

DEPARTEMENT DE LA VENDEE

COMMUNE de BRETIGNOLLES SUR MER



**ENQUETE PUBLIQUE
PROJET DE CREATION D'UN PORT
DE PLAISANCE**



PV DE SYNTHESE

Commission d'Enquête Publique :

Président : Monsieur DUTOUR Jacques
Membres titulaires : Monsieur RYO Marcel,
Monsieur FERRE Jean-Jacques,
Monsieur MONIER Michel,
Monsieur BEAUPERE Bernard.

Destinataire :

Monsieur le Président de la communauté de communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie.

1 PREAMBULE.

En application des dispositions de l'article R123-18 du Code de l'Environnement, la commission d'enquête porte à votre connaissance la synthèse des observations qu'elle a recueillies au cours de l'enquête publique unique relative au projet de port de Bretignolles sur Mer.

L'enquête s'est déroulée conformément à l'arrêté préfectoral n° 18-DRCTAJ/1-432, en date du 12 juillet 2018, du 6 août 2018 à 9h00 au 29 septembre 2018 à 12h00.

Ce document est réalisé en double exemplaire.

- ✓ L'un pour la commission d'enquête.
- ✓ L'autre pour le maître d'ouvrage.

En application des dispositions du même article, nous vous demandons de nous adresser sous 15 jours vos observations en regard de chacun des thèmes abordés.

2 L'ENQUETE.

2.1 Déroulement de l'enquête.

Aucun incident n'est venu émailler le déroulement de 84 heures de permanence. Que ce soient les opposants ou les partisans au projet, tous ont étudié le dossier, interrogé les commissaires enquêteurs, rédigé leurs observations, sans jamais élever la voix ou perturber la permanence.

Dès le premier jour à Bretignolles sur Mer, la commission d'enquête a compris que la participation du public serait importante. Il a été décidé que presque toutes les permanences se feraient avec les 5 commissaires enquêteurs. Cela a permis de bien gérer l'affluence. Jamais il n'y a eu de blocage ou d'attente importante. Au total 718 personnes ont été reçues.

Sur le registre dématérialisé, nous avons observé une plus grande tension. Quand des observations viennent en réponse à une autre, en analysant les arguments exprimés, c'est tout à fait normal. Mais quand des attaques contre les personnes sont lancées, on sort du cadre de l'enquête publique. Certaines ont franchi la limite de l'injure ou de la diffamation et nous avons dû les modérer. Finalement 40 observations ont été modérées soit moins de 1%.

2.2 Bilan quantitatif.

Lors des 23 permanences, nous avons accueilli 718 personnes.

Sur le site du registre dématérialisé nous avons eu 37385 visites et 11842 téléchargements.

Nous avons reçu 5878 observations réparties ainsi :

Registre de la communauté de communes	23
Registres de la mairie de Bretignolles sur Mer	743
Par courrier	410
Par courriel	146
Sur le registre dématérialisé	4556

	Favorables	Défavorables	Sans avis	Total
Total	2792	2617	469	5383
Dont anonymes	661	1137		2033

Nous tenons à rappeler ici, qu'une enquête publique n'est pas un référendum. C'est la qualité des arguments développés qui permettra à la commission de rédiger ses conclusions motivées.

Près de 35% des observations sont anonymes. Des noms d'emprunts ont également été utilisé (Jean Doute, Sam Agace, Gerard du Marais, ...)

Il est par conséquent difficile de localiser géographiquement toutes ces personnes.

Une analyse à partir des codes postaux déclarés par les contributeurs sur le registre dématérialisé permet d'appréhender cette répartition.

Pour 2060 observations, on dispose du code postal. Parmi elles 1332 ont un code postal de la Vendée, et 868 le code 85470 qui correspond aux communes de Bretignolles sur Mer et Brem sur Mer.

En extrapolant sur les 5878 observations, on trouve en trouve 2473 venant de Brem sur Mer ou de Bretignolles sur Mer, et 1323 qui viennent d'autres communes de Vendée.

Nous sommes loin d'une enquête publique où seuls les habitants de Bretignolles sur Mer se seraient mobilisés. L'information est bien passée.

Parmi les contributions venant des autres départements ceux de la région des pays de la Loire sont les mieux représentés. Le pourcentage important de résidences secondaires explique la diversité des origines des contributeurs.

A noter quelques observations venant de l'étranger, Royaume Uni, canada, Allemagne.

4 courriels sont parvenus avant le début de l'enquête. Ils n'ont pas été traités.

3 courriers sont parvenus hors délai. Ils n'ont pas été traités.

2.3 La méthode de travail de la commission.

Toutes les observations ont été lues par au moins deux commissaires enquêteurs. Elles ont été réparties entre tous les membres de la commission d'enquête. Dans un premier temps, elles ont été classées et rangées.

Classées en fonction des thèmes abordés. Pour cela 29 mots clés ont été définis. Bien sûr, une observation pouvait être classée dans plusieurs rubriques.

Elles ont été également rangées en fonction de la qualité de l'argumentation. Du niveau 1(message, vide, hors sujet) au niveau 10 (très grande qualité d'argumentation).

Les observations anonymes ont été traitées comme les autres.

L'origine géographique des personnes n'est pas entrée en compte dans ce classement et ce rangement.

Seule, la qualité des arguments développés a retenu notre attention.

Dans un second temps, la commission d'enquête a travaillé point par point toutes les problématiques abordées par le public. Bien évidemment, ce sont les observations préalablement rangées en priorité élevées qui ont majoritairement servi pour construire notre questionnement. Mais pas exclusivement. Des observations de niveau faible ont aussi été utilisées. Cela nous a permis de rédiger les questions que nous posons au maître d'ouvrage dans ce Procès-Verbal de Synthèse.

3 ANALYSE DES OBSERVATIONS.

3.1 Qualité des observations.

Un nombre conséquent de personnes (plus de 1000) se sont contentées de dire soit « oui au port », soit « non au port ». Ils ont confondu enquête publique et référendum.

Plus de 2000 personnes ont ajouté un ou plusieurs arguments, mais sans développer. Par exemple « Oui au port pour l'emploi et l'attractivité du secteur » ou « Je suis contre le projet du port de plaisance à Brétignolles sur Mer, pour la préservation du littoral et pour des raisons financières ».

L'argumentation est un peu faible, et n'aide pas beaucoup la commission à construire son avis. Heureusement, il y a aussi un nombre considérable d'observations dans lesquelles les auteurs développent leur point de vue et fournissent des arguments pour étayer leur analyse. De nombreux dossiers de plusieurs dizaines de pages nous ont été remis. Certaines observations ont demandé un travail de recherche et de rédaction très important.

Quelques auteurs, parfois s'exprimant au nom d'associations, fournissent une copie de leur observation lors de l'enquête de 2011., sans aucune modification. Si les deux projets présentent des similitudes, ils ne sont pas identiques. Les remarques sur le dossier sont alors décalées et peu utilisables par la commission d'enquête.

3.2 Analyse des observations par thème.

3.2.1 La qualité du dossier.

Sur l'ensemble du dossier peu d'observations s'avèrent réellement critiques sur le dossier soumis à enquête publique ; lorsqu'elles existent celles-ci portent prioritairement sur :

- ✓ Des études techniques jugées insuffisantes par les auteurs des quelques observations le plus souvent émanant d'associations ou d'experts déclarés, en particulier dans les domaines hydrogéologiques et environnemental.
- ✓ Les capacités du maître d'œuvre à conduire un projet de cette complexité résultant de la création ex nihilo d'un port de plaisance
- ✓ L'insuffisance, voire au terme de certaines observation l'absence de vues en 3 dimensions (« vues 3D »).

3.2.1.1 Une appréciation globale

Si quelques observations rappellent quelques modalités d'informations sur le projet (voir par exemple observation 2622), d'autres regrettent l'insuffisance de réunions d'informations (voir observations n°557, 744, 2606...) ou l'absence de réunion publique d'informations dans chacune des communes de la Communauté du Pays de Saint Gilles Croix de vie, maître d'ouvrage du projet (comme l'observation 2613) . Quelques-unes (voir observations n°2471, 2594...), certaines même dès le début de l'enquête ont suggéré à la commission d'enquête d'organiser une réunion de cette nature.

Passées 3 semaines d'enquête, la commission ayant constaté :

- ✓ La bonne information du public quant à l'existence de l'enquête et du projet
- ✓ Le nombre et l'origine géographique des observations identifiables

- ✓ La forte fréquentation du public lors de ses permanences (plus de 400 personnes rencontrées et près de 2000 observations enregistrées à fin août 2018)

Elle a renoncé unanimement à prendre pareille initiative. Une majorité de résidents Brétignollais se sont exprimés, mais les autres vendéens aussi, prouvant qu'ils étaient informés.

Le dossier soumis au public souffre parfois de quelques imperfections formelles (voir par exemple les cotes difficiles à lire pour quelques coupes figurées au dossier A, ou encore l'orientation de plans repris au dossier d'étude d'impact...).

Il est apparu accessible, de manipulation aisée et complet au regard des textes et codes qui fixent sa composition :

- ✓ De l'Environnement (articles L123-1 et suivants),
- ✓ De l'Expropriation (article L11061 et suivants),
- ✓ Des Transports (article L5314-8 et suivants),
- ✓ Et de la Propriété des Personnes Publiques (article L2124-1 et suivants).

A la demande de la commission d'enquête et avant l'ouverture de celle-ci il a été complété d'une note de présentation (sur 10 pages) dénommée « note de synthèse du projet et guide de lecture » afin de faciliter l'accès et la compréhension du public aux différents documents constituant le dossier du projet.

3.2.1.2 Les appréciations sur le Maître d'œuvre

Un petit nombre d'observations (voir par exemple les observations n° 407,1691, 2503, 3919, 5307 ...) contestent les qualifications du maître d'œuvre pour conduire un projet de création de port ; il est vrai que son site d'informations ne fait pas référence à un projet de cette nature mais il a été retenu après un processus conforme au code des marchés publics et les marchés concernés n'ont pas fait l'objet de recours, émanant de contribuables concernés ou de services de l'Etat.

Par ailleurs sur son site le maître d'œuvre, le cabinet BRLi, se prévaut de projets présentant des complexités comparables : baie du mont St Michel, Baie d'Ajaccio, Port du Busc, de Paimpol et à l'international le port d'Essouira...

Il n'appartient pas à la commission d'enquêter pour apprécier la réalité des qualifications et références d'un maître d'œuvre ou de tout autre intervenant ; tout au plus regrette-t-elle que la ville de Brétignolles (depuis le retrait des services de l'Etat intervenu en 2010) puis la Communauté de Communes ne se soient pas associées une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) qui lui aurait permis peut-être de mieux expertiser les études : leur suffisance, leur contenu, leurs conclusions...

3.2.1.3 L'absence de certaines études techniques

D'autres auteurs d'observations, quelques fois les mêmes que ceux concernés par le § qui précède, regrettent l'absence de référence aux études hydrauliques, hydrogéologiques ou géotechniques (voir par exemple observations n° 214, 2457, 2940, 3439, 4499 ...).

L'une d'elles regrette qu'il ne soit pas possible de « caractériser l'ensemble des fractures au droit d'un site ». Pour celles-là, « *la fissuration des roches est tel que la pollution marine de l'environnement aquifère en eau douce* » est un risque évident d'autant que d'autres soulignent « *l'absence de mesure in situ* » de la perméabilité. »

Ayant répercuté ce questionnement intervenu dans le dernier 1/4 de l'enquête publique au maître d'ouvrage, celui-ci a communiqué à la commission d'enquête des études qui, si elles avaient été jointes au dossier d'enquête, auraient peut-être apportées des informations de nature à compléter la connaissance du public, le plus souvent expert (au moins déclaré), ayant fait part de ce type d'observations. Il s'agit des missions dénommées MC1 :

- ✓ - mission MC1 par ARCADIS- Etudes Hydrogéologiques – Rapport bibliographique
- ✓ - Mission MC1 – Evaluation de l'impact – Hydrogéologique du Projet.

Enfin une autre observation (n° 5053) conteste le fait que le maître d'œuvre ait fondé quelques-uns de ces calculs sur un point ANEMOC compte tenu des mentions et protections figurées sur cette source.

3.2.1.4 Les « vues 3D »

Sur ce sujet des "vues 3D", des observations ont fait part de leur mécontentement (voir par exemple observations n° 241, 446,3983...) d'autres de leur satisfaction (voir observation n° 3969). L'une de ces observations exprime ainsi l'insatisfaction de son auteur. (e) : « nous critiquons l'absence de vues 3D aux différents stades des marées et coefficients ».

Fréquemment lors des permanences le public soulignait l'absence ou de visuel réaliste ou de « vues 3D » qui pourtant existent et sont présentées aux pages 396 à 406 de l'étude d'impact; chaque fois la commission d'enquête y a fait référence pour présenter le futur envisagé par le maître d'ouvrage ; comme le souligne une observation « dans les dossiers (ces) vues sont à hauteur d'homme »; paradoxalement cela peut en rendre la transposition difficile et expliquer qu'elles n'ont pas été justement appréhendées.

Questions de la commission d'enquête:

- ✓ Pourquoi n'avoir pas joint dès la constitution du dossier, (ou lié informatiquement), des résultats d'études
 - Ou antérieures (ex Etudes BRGM évoquées par la Chambre Régionale des comptes) au dossier de la présente enquête
 - Ou complémentaires et postérieures au projet, objet de l'enquête publique en 2011 (ex: mission MC1 conduites par Arcadis)

- ✓ Le Préfet de Vendée a mis fin en 2010 à la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) que les services de l'Etat assuraient à cette époque auprès de la commune de Brétignolles sur Mer.
 Pourquoi pour la poursuite de ce projet et l'élaboration de celui objet de l'enquête, ni la commune ni la communauté de communes ne se sont associées une AMO ?
 Est-il envisagé de le faire dans la perspective de poursuivre le projet notamment avant de définir l'avant-projet détaillé et les dossiers de consultation des entreprises ?

- ✓ Quelle suite le maître d'ouvrage a-t-il l'intention de réserver à l'observation n°5053 qui souligne que Les résultats contenus dans la base de données

ANEMOC sont issus de simulations numériques et qu'ils ne doivent en aucun cas être utilisés directement pour le dimensionnement d'ouvrages:

« ... Ils sont donc fournis à titre indicatif. Il est fortement recommandé de les compléter par des campagnes de mesures in situ. »

3.2.2 La concertation préalable.

Très peu d'observations fait référence à la concertation préalable, à l'exception de l'association La Vigie (obs. 1377), qui mentionne en particulier : *« Il faut noter que le bilan de la concertation préalable 2017, réalisé par les promoteurs du projet, est un simple relevé des opérations réalisées pas un bilan complet comme le recommande l'Autorité Environnementale : statistique de la fréquentation, échanges avec le public. »*

Quelques intervenants, notamment l'auteur de la n° 2625, regrettent que les réunions de concertation n'aient été organisées que dans quelques communes et non dans toutes celles adhérant à la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles.

La commission d'enquête note que dans le bilan, certaines observations ne sont pas détaillées à l'exemple de celles émanant de 4 associations environnementales (registre au siège de la Communauté de Communes)

La commission d'enquête n'a pas de questions à poser sur ce point, mais elle laisse la possibilité au maître d'ouvrage de s'exprimer.

3.2.3 La demande d'anneaux.

Cet argument se retrouve à l'appui de nombreuses observations soit pour attester de la nécessité d'un nouveau port lorsqu'elles mettent en avant l'importance des inscriptions ou la durée d'attente, soit pour en contester l'utilité en s'appuyant sur l'évolution des usages et du comportement des plaisanciers nautiques.

Près de 550 observations font référence à la demande d'anneaux :

La justification d'une offre nouvelle dépend de l'éventuel déséquilibre entre l'offre et la demande sachant que celles-ci peuvent être influencées par des interventions publiques (avantages fiscaux ...).

Pour sa part l'Etat Français a fait connaître depuis plusieurs années ses orientations au profit de la filière nautique de plaisance. A partir de la contribution des industries de la filière nautique datée du 22 mars 2017, le gouvernement depuis la fin de l'année passée a actualisé ses orientations.

La région des Pays de Loire a précisé les siennes plus récemment : elle a l'intention de porter ses efforts d'une part sur la connaissance de la filière sur son territoire et d'autre part sur une augmentation de l'offre privilégiant l'amélioration de ports existant et une offre de «port à sec ».

Enfin le département de Vendée met en place une ligne budgétaire de 52 millions d'euros sur 5 ans pour soutenir la plaisance nautique. Ceci a été confirmé lors d'un entretien (en date du 28 septembre) de la commission d'enquête avec un conseiller départemental qui a rappelé le

soutien de sa collectivité territoriale au projet de création de port sur la commune de Brétignolles sur mer

Toutefois force est de reconnaître que la connaissance de la filière est moins développée en région Pays de la Loire et en Vendée qu'elle ne l'est en région Bretagne (voir étude sur les retombées économique du nautisme en 2015) et Normandie (voir étude sur la filière nautique normande mentionnée à l'occasion du projet d'extension du port de Cherbourg).

3.2.3.1 L'offre d'anneaux

a) Présentation générale

L'offre d'anneaux au nord de la Loire et sur la région Bretagne est supérieure à celle présente au sud de la Loire (sources : Wikipédia et observatoire national des ports de plaisance – rapport 2015).

Ainsi pour un linéaire côtier comparable (de Saint Nazaire à Lorient d'une part et de Pornic à La Rochelle d'autre part) :

- ✓ Les chiffres de la population permanente sont très proches : de l'ordre de 80000 habitants dans les 2 cas ; dans le même temps, le Département de la Vendée et ses plages constituent l'une des toutes premières destinations touristiques du littoral atlantique, il représente près de 50% de l'offre d'hébergement (700000 sur 1430000 lits) en Pays de Loire. Il représente également près de 50% de la fréquentation mesurée en nuitées (37 sur 80 millions en 2016) – sources : région Pays de Loire : chiffres clés du tourisme- années 2015 et 2016. les chiffres de la population permanente sont très proches : de l'ordre de 80000 habitants dans les 2 cas ; dans le même temps, le département de la Vendée et ses plages constituent l'une des toutes premières destinations touristiques du littoral atlantique: il représente près de 50% de l'offre d'hébergement (700000 sur 1430000 lits) en Pays de Loire. Il représente également près de 50% de la fréquentation mesurée en nuitées (37 sur 80 millions en 2016) – source : région Pays de Loire : chiffres clés du tourisme- années 2015 et 2016.
- ✓ En ne retenant que les principaux ports, l'offre d'emplacements est supérieure d'au moins 25% au nord de la Loire
- ✓ Cette offre est mieux répartie géographiquement : au sud de la Loire les ports de La Rochelle concentrent 40% de l'offre.

Pour certaines observations, la location d'un bateau n'a jamais été aussi facile sur un « modèle d'ubérisation ». Pour d'autres, « le temps d'attente pour obtenir un anneau s'est notablement réduit » et cette tendance n'est pas contestée. Pour le responsable à la Chambre de Commerce et d'Industries de Nantes – St Nazaire, « les ports de plaisance se trouvent à une période charnière et doivent faire face à des mutations ».

b) Les perspectives d'évolution de l'offre locale

Le dossier soumis à enquête recense les différentes (pages 16 à 24 de l'étude Odyssée-Développement). A l'exception du port des Sables d'Olonne peu de projet ou intentions semblent susceptibles d'affecter le bassin de navigation auquel appartiendrait le port de Brétignolles sur Mer.

Les Sables d'Olonne ont abandonné le projet d'un port à sec, ce que l'un des gestionnaires rencontrés explique ainsi :

- ✓ La navigation sur le littoral méditerranéen s'organise le plus souvent, au moins sur un weekend voire davantage ;
- ✓ Sur le littoral atlantique, en lien avec la taille et la propulsion dominantes des bateaux ancrés, elle est très fréquemment organisée à la journée voire à la ½ journée ; les contraintes d'un port à sec deviennent rapidement rédhibitoires pour ce type d'usage.

Toutefois quelques observations relaient des informations issues de sites internet et d'articles de presse récents. Elles citent le projet « EDPO 2030 » constituant une nouvelle perspective sur les Sables d'Olonne : création d'une nouvelle offre par extension de l'existant pour une jauge comparable (1000 places) et présentant en phase de conception, des contraintes de site très proches de celui de la Normandelière (périmètre Natura 2000, zone humide, vasière...)

c) *La demande d'anneaux*

Les tendances générales

Depuis la crise économique de 2008, la vente de bateaux à moteur qui représente près de 80% de la flotte de plaisance, a régressé. Il semble que ce marché enregistre de nouveau une progression depuis 2015.

13550 immatriculations en 2009 puis 9300 en 2014 et un retour au-dessus de la barre des 10000 immatriculations depuis 2015 (source : l'usine nouvelle février 2018).

Toutefois bon nombre des observations mentionnées ci-dessus soulignent la baisse de la demande que confirment les gestionnaires de ports que la commission d'enquête a rencontrés (voir les comptes rendus de ces entretiens).

Cette diminution résulterait principalement de 3 facteurs socio-économiques :

- le vieillissement des propriétaires de bateaux à moteur qui représentent une majorité de bateaux ancrés dans les ports
- La baisse de pouvoir d'achat des nouvelles générations qui leur succèdent
- l'usage des plaisanciers (que certains professionnels disent moins marins) et qui s'orientent plus facilement vers des usages partagés (location, copropriété ...)

L'évolution des listes de demandes d'emplacements dans les ports confirme cette tendance comme le rappelle justement une observation se référant à différents articles d'un quotidien régional qui titrait à la fin de l'année 2011 « des places se libèrent dans les ports de plaisance », précisant que « la tendance (à l'augmentation des demandes) dans les petits ports de plaisance de Bretagne s'inverse, seuls les grands ports offrant le maximum de services sont prisés ».

Au titre de ces services, l'observatoire national des ports de plaisance est riche d'enseignements ; pour son analyse, il retient les équipements suivants en 2015 :

Nature d'équipements	Les grands ports (+500pls) en %	Ensemble des ports en %
Bureau accueil	100	90
Point info tourisme	71	59
Cales mises à l'eau	81	82
Aire carénage	81	56

Sanitaires	100	92
Vidéo surveillance	62	38
Gardiennage	53	34
Station carburant	79	44
Commerces « in » périmètre	94	80

Les principaux ports maritimes de plaisance sortent peut-être progressivement d'une logique de parking à bateaux pour développer :

- ✓ Des démarches et des services collaboratifs
- ✓ Des offres clés en main (produit complet « all inclusive »)
- ✓ Et structurer son territoire d'accueil (services, animations ...)

Ce que la revue Voiles et Voiliers souligne à la fin de l'année 2013 « la situation se détériore depuis 2004 dans les ports de l'Atlantique... » .

Implicitement le maître d'ouvrage du projet reconnaît cette baisse de la demande puisque faisant abstraction des ports situés dans les îles dont la clientèle est sans doute moins volatile, son tableau (page 40 du mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale) révèle une baisse globale des demandes dans les ports les plus importants (St Gilles, les Sables, Bourgenay, Jard) : de 1200 en 2013 elles descendent à 900 en 2018.

d) *La demande locale*

La commission d'enquête a eu confirmation de l'ordre de grandeur des demandes auprès des gestionnaires des ports de Saint Gilles Croix de Vie (300 demandes) et d'Olonne aux Sables d'Olonne (215), soit un total à ce jour de 515 et non plus de 608 comme figuré au dossier soumis à enquête (pièce A – page 66)

Sur les 1000 places du port de St Gilles Croix de Vie 250 sont louées par un propriétaire qui possède sa résidence sur la commune de Brétignolles sur Mer selon le Directeur Général de la SEMVIE.

Pour ce dernier, le temps d'attente pour satisfaire une demande approche les 4 années. D'une façon générale les professionnels en charge de la gestion de ports maritimes estiment qu'il faut solliciter de 2 à 4 demandeurs pour attribuer (sans attendre pour éviter les pertes de recettes) une place au moment où celle-ci est disponible :

- ✓ « ... les 2/3 répondent négativement » pour ce gestionnaire de plusieurs ports ;
- ✓ Pour cet autre, il faut consulter 4 demandes pour attribuer une des 75 places libérées en moyenne chaque année.

e) *La liste de pré-réservation pour le port (en projet) de Brétignolles sur Mer :*

Cette liste de pré-réservations pour le port de Brétignolles sur Mer, fait polémique et sa fiabilité est vivement contestée par une bonne part des qui émettent un avis défavorable.

Il est vrai que son mode d'établissement peut générer une réelle fragilité :

- ✓ L'inscription est gratuite, ce qui facilite la demande celle-ci étant sans contrepartie. Pour limiter les doubles voire les triples inscriptions, des gestionnaires ont mis en place le paiement d'un droit le plus souvent modeste,

- ✓ L'inscription est déclarative et ne donne lieu à aucune vérification notamment de résidence, de propriété ou de détention de permis.

Néanmoins pour ces pré inscriptions, le dossier précise que 55% des demandeurs possèdent un bateau. 63% des demandes concernent un bateau d'une longueur inférieure à 8 mètres et près de 75% des demandeurs ont une résidence sur les communes de Brétignolles ou de Brem sur Mer.

Ainsi, en appliquant le « coefficient de correction » que cite une observation et que préconise la revue « voiles et voiliers » de mars 2013, la demande fiable (1 pour 5 environ) serait de l'ordre de 300 unités.

Dans la meilleure hypothèse, en appliquant « le coefficient de perte » le plus avantageux retenu par les gestionnaires rencontrés (2 pour 3) elle serait légèrement supérieure à 500 unités.

La fiabilité de cette liste de pré réservations jugée par quelques-uns insuffisante a conduit ceux-ci à solliciter de la commission d'enquête qu'elle en obtienne communication ; unanimement, la commission n'a pas jugé opportun de donner une suite favorable à ces demandes :

- ✓ La liste contenant des informations à caractère personnel n'aurait probablement pas été qualifiée de « communicable » par la Commission d'Accès aux Documents Administratifs,
- ✓ Les membres de la commission ne disposent d'aucune capacité juridique à conduire des investigations ou vérifications

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ Si le projet de création de port se poursuit, quels sont les moyens dont le maître d'ouvrage envisage de se doter pour réduire les incertitudes afférentes à la demande d'anneaux (étude marché, inscription payante ...) ? Dans quels délais?
- ✓ Le maître d'ouvrage a-t-il eu connaissance des dernières perspectives qui pourraient être développées sur le Pays d'Olonne (projet EDPO 2030) ?
Compte tenu de la capacité financière de la nouvelle agglomération susceptible de porter ce projet EDPO 2030 et au regard des informations connues quels seraient les atouts éventuels du projet du Pays de Saint Gilles ?
Quels effets cela peut-il avoir sur son projet (réductions d'offre, recherches d'économies, progressivité des équipements ...) ?

3.2.4 Autres solutions.

Plus de 450 observations mentionnent ce point.

3.2.4.1 Un autre port, ailleurs, différent

De nombreuses observations envisagent d'autres alternatives à ce port. Ce sont des personnes défavorables au projet qui les proposent. Les interventions des personnes favorables visent à montrer l'impossibilité de réaliser ces autres projets (obs. 1225, 2275...)

Les solutions qui reviennent le plus souvent sont :

- ✓ Le réaménagement du port de Saint Gilles Croix de Vie, avec éventuellement un port à sec qui permettrait une gestion dynamique des places dans le port à flot *“Les intérêts du port à sec sont nombreux et multiples (obs.3725)”*.
- ✓ L’agrandissement du port des Sables d’Olonne : 800 places dans le bassin des chasses et 400 places dans un port à sec à la Cabaude. (Projet Armada obs. 3143)

Est également proposé :

- ✓ Un port à la Sauzaie, ou à la Parée.
- ✓ Un port dans l’estuaire de l’Auzance à la Gachère.
- ✓ Un port à sec sur le site de la Normandelière.
- ✓ *“Une réflexion globale sur l’ensemble des équipements (cales, mouillages, ports) du secteur concerné pour envisager une amélioration de leur fonctionnement, une complémentarité et des innovations (obs.3962)”*.

En ce qui concerne le port de Saint Gilles Croix de Vie qui est aussi situé sur le territoire de la Communauté de Communes, il est proposé de rajouter des pontons dans tous les endroits qui en sont encore dépourvus. Dans l’entrée du port à côté de l’embarcadère pour l’Île d’Yeu, le long du quai rivière dans le confluent avec le Jaunay, et entre le pont de la Concorde et le pont de la rocade. D’importants travaux de dragage seraient nécessaires car ce sont actuellement des lieux utilisés pour l’échouage.

La commission d’enquête a rencontré le Directeur de la SEMVIE le 12/09/2018. Celui-ci a expliqué les raisons pour lesquelles les différentes solutions d’extension évoquées ci-dessus ne sont pas réalisables (envasement permanent à l’embouchure du Jaunay, coût très élevé des travaux entre les 2 ponts, Baie de l’Adon réservée pour le port maritime).

Les opposants au port reprennent à leur compte un article de Ouest-France de novembre 2017 dans lequel le directeur de la SEMVIE évoque la possibilité de réaménager ce port pour le faire passer de 1200 places à 1700 places.

Ce dernier, dans une observation répond que ces propos ont été mal interprétés et argumente pour justifier l’impossibilité d’augmenter la capacité d’accueil de Port la Vie. (Encombrement du chenal, gestion des mouillages par « les plaisanciers de la Vie », nécessité d’importants dragages, conflit avec les activités existantes, impossibilité de réaliser les parkings nécessaires...)

Le maître d’ouvrage dans son mémoire en réponse à l’avis de l’autorité environnementale rappelle un projet d’extension en face du ponton N°8. Ce projet est maintenant abandonné, mais existe-t-il des raisons de ne pas le réactiver ?

Le concours national des ports de plaisance exemplaires privilégie l’agrandissement et la réhabilitation des sites existants et la construction de port à sec (3869). La Région des Pays de la Loire veut anticiper les ports de plaisance du futur et met l’accent sur le développement des ports à sec qui présentent l’avantage d’être une alternative à la construction de nouvelles infrastructures lourdes et coûteuses (4737)

Questions de la commission d'enquête.

- ✓ Des études complètes, ou des avant-projets sur les possibilités de réaménagement de Port la Vie ont-ils été réalisés ? Si ces documents existent, la commission demande qu'ils lui soient communiqués.
- ✓ Le projet des Sables d'Olonne est-il une réalité ? Quelles informations pouvez-vous nous transmettre à ce sujet ?
- ✓ L'installation d'un port à sec dans le Pays de saint Gilles a-t-elle été étudiée ? avec une gestion dynamique comme d'autres ports l'ont déjà fait ?
- ✓ La mutualisation entre les 2 ports de la Communauté de Communes se limitera-t-elle au personnel et au matériel ou sera-t-elle plus large (types de bateaux, évènements...) ? Si oui bien vouloir nous faire part des pistes envisagées en précisant les buts poursuivis.

3.2.4.2 Un projet d'une autre nature

Des opposants au projet de port considèrent que les besoins des résidents permanents et des touristes peuvent facilement être satisfaits par la création d'une cale de mise à l'eau à la Normandelière et/ou la réhabilitation complète de celle de la Sauzaie dans la mesure où il s'agit de petites embarcations destinées à la pêche/promenade à la journée. Dans l'observation 3005 il est noté « *la majorité des vrais propriétaires ont des bateaux à moteurs qui nécessiteraient une vraie cale de mise à l'eau ; celle de la Sauzaie pourrait largement être améliorée et sécurisée il pourrait s'en créer une à la Normandelière* » Cette solution, outre son coût modeste, aurait l'avantage de préserver le site existant (obs.3962) et en particulier la dune, tout en supprimant les risques actuels que constitue la mise à l'eau à l'aide de tracteurs. Elle permettrait aussi le réaménagement au même endroit d'un bassin de baignade et d'initiation à la voile dont la fermeture est très fortement regrettée.

Partant du postulat que l'équilibre financier du port n'est pas atteignable sans recours à la fiscalité locale plusieurs personnes émettent l'idée de substituer à ce projet des équipements qui concrétiseraient l'émergence, à Brétignolles, de seconde centralité voulue au sud du territoire de la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles. Elles considèrent ces équipements porteurs d'emplois et de développement économique et d'attractivité au même titre que le port. En outre, disent-elles, ils profiteraient à un plus large panel de la population et favoriseraient l'installation de résidents permanents. Sont citées notamment une salle de spectacle, une seconde piscine (5607), un surf ranch Kelly Slater (1489), un parc nature avec des animaux, une ferme pédagogique....

(4499) Demain autour de la carrière pourrait s'installer 4 marâchers et une activité aquatique, ...Un projet tout aussi simple, plus éco responsable fournira autant d'emplois que le projet de port.

En conclusion de l'observation 2973 des contre propositions sont décrites. Elles portent sur la complémentarité à rechercher entre l'estuaire de la Vie (navigation de plaisance) et la Normandelière (nature et loisirs doux de la mer)

Question de la commission d'enquête.

- ✓ Dans le SCoT la commune de Brétignolles est identifiée comme pôle de centralité. La réflexion qui a précédé ce choix a-t-elle permis d'identifier des équipements structurants nécessaires à l'ensemble de la Communauté de Communes ou plus spécifiquement à cette partie de son territoire ?
Si oui nous souhaiterions en connaître la nature et l'importance ainsi que les raisons pour lesquelles le projet de port leur a été préféré.

3.2.5 La circulation.**3.2.5.1 La circulation automobile**

Une soixantaine d'observations évoquent la circulation automobile autour du port. Quelques-unes estiment que la circulation automobile sera **améliorée** pour deux raisons. Les habitants de Brétignolles possédant un anneau à St Gilles ou aux Sables bénéficieront d'une plus grande **facilité d'accès à leur bateau** amarré à la Normandelière et n'encombreront pas les routes déjà très chargées en période estivale : « *C'est autant de rotations domicile-port des Sables/Saint Gilles en moins* » (observation 3910).

Elles soulignent aussi que l'organisation de la circulation prévue vers le port privilégie des liaisons douces : « *Seules deux voies dédiées aux voitures sont conservées : la liaison Dunes-Marais Girard et liaison RD 38-port* » (observation 3652).

A l'inverse, la majorité exprime **deux craintes**. Ces observations redoutent que le projet conduise à **un accroissement de la circulation** l'été : elles partent du constat que les structures routières ne sont pas encore prêtes à supporter cet accroissement et que Brétignolles situé sur la route littorale est éloigné des axes rapides, « *Le réseau routier est déjà en situation de saturation chronique l'été. Le projet va aggraver cette situation* » (Observation 3164).

Surtout ce sont **les embouteillages** engendrés par le pont mobile en période estivale qui sont craints : « *L'accès au bourg pour toutes les habitations qui sont au sud du port obligerait les habitants à faire un grand détour pour éviter les inconvénients du pont levant : horaires aléatoires, embouteillages inévitables !* » (Observation 3635)

Ceux qui déposent en ce sens s'appuient sur la lecture du dossier (Pièce A, page 100) et y lisent que l'interruption de la circulation peut aller jusqu'à 20, voire 30 minutes, selon le convoi de bateaux à faire transiter et qu'une seule ouverture du pont mobile par jour à heure fixe n'est retenue que pour les seules premières années de fonctionnement.

Plusieurs propriétaires de logements au **Domaine du Grand Large**, le délégué du conseil syndical, constatent qu'actuellement les enfants de la résidence vont aux deux **terrains de tennis** en toute sécurité. Dans le projet, il est prévu de faire passer les voitures qui iront à la crêperie et à la plage de la Normandelière par le rond-point à l'entrée de la résidence. Ils demandent « *le passage par l'extérieur des terrains de tennis et le futur plan d'eau de mer* » (Observation 692).

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ **Quand le pont sera levé**, quelles **modalités de signalisation** et d'information des automobilistes sur les horaires, les délais d'attente et le contournement sont prévues ?
- ✓ Un **plan de circulation de substitution** a-t-il été prévu, en particulier l'été ?

- ✓ Un **ponton d'attente** est-il envisagé pour le convoi de bateaux de façon à réduire le plus possible l'interruption de la circulation ?
- ✓ Est-il concevable que la route entre les **terrains de tennis** et la **résidence du Grand Large** passe entre le bassin de baignade et les terrains de tennis ? A défaut quels aménagements pour la **sécurité** des habitants de cette résidence seraient envisageables ?

3.2.5.2 La circulation des piétons et des cyclistes

Près de 200 observations abordent la circulation des piétons et des cyclistes.

Certaines observations se réjouissent que le projet comporte **des sentiers piétonniers et des pistes cyclables** facilitant l'accès au bourg et offrant de nouveaux lieux de promenade à découvrir : (3557) « *Les pistes cyclables et piétonnes en haut du bassin de voile légère débouchent au rond-point du lotissement Bacchus et du Marais Girard, c'est à dire à 200 m de la rue du petit Fief et du parking du Super U. Autant dire qu'en deux coups de pédales on se retrouve au cœur de ville.* ».

Toutefois certains vont jusqu'à évoquer un gros impact pour la circulation et le bien-être des habitants. Le plus grand nombre redoute que le port ne représente **une coupure** de plus d'un kilomètre de profondeur entre deux parties de la commune, entre les plages du Marais Girard et de la Normandelière : (3857) « *La continuité des plages depuis Saint Gilles jusqu'aux Sables est supprimée* »

Lors des permanences, ils ont été nombreux à tenter de mesurer sur le plan le **détour** engendré par le port : (288) « *La piste cyclable serait déviée de combien de kilomètres ?* »

Ce détour est en réalité de 2,5 km.

Partant de ce constat des propositions sont faites pour assurer **la continuité du passage, remédier à l'allongement des parcours** et à l'éloignement du bord de mer.

Si une simple passerelle mobile à l'entrée du chenal, sans doute peu réaliste, aurait permis de ne pas diviser la plage en deux parties (Observation 790), **le pont mobile** est clairement identifié comme un trait d'union, certains proposent qu'il comporte une « piste cyclable » qui se prolonge rue de la Source et non seulement une « bande cyclable » car « *il faudra emprunter un pont commun avec les autres moyens de transport* » (Observation 2452). D'une manière générale à la faveur de cet aménagement, la suggestion d'une remise en état des pistes existantes est aussi faite.

Surtout en complément du pont mobile, la solution de continuité d'**un passeur, d'une navette** est fréquemment exprimée : « *Pour la coupure entre les plages serait-il possible d'envisager un passeur comme aux sables d'Olonne ?* » (Observation 3258) ou « *Une navette écologique (électrique) pour relier les deux rives pourrait être une belle idée* » (Observation 74).

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ Pourquoi pour faciliter la liaison entre les deux rives du port la solution complémentaire d'**un passeur**, éventuellement par navette électrique, avec pontons, **n'a pas été envisagée** ?
- ✓ Les **pistes cyclables en site propre** peuvent-elles être envisagées partout dans le périmètre du projet ?
- ✓ L'accès aux **personnes à mobilité réduite** (PMR) est-il garanti sur l'ensemble du site ?

3.2.6 La préservation du site.

Environ 1000 observations traitent de ce sujet.

3.2.6.1 La préservation des plages.

Quelques observations se réjouissent que le projet contribue à sauver les plages, notamment celle du Marais Girard (5793): *« Je fréquente tous les étés la plage du Marais Girard. Il m'arrive également d'y aller hors saison. La plage est régulièrement dépouillée de son sable par les assauts répétés des tempêtes hivernales. Si nous ne faisons rien, cette plage est tout simplement appelée à disparaître. Le projet du port prévoit des ouvrages de protection qui limiteront les impacts des fortes mers. C'est une réelle opportunité pour sauver cette plage. »*.

Les plus nombreuses redoutent les effets du projet sur l'ensemble des plages et tout particulièrement sur la plage de la Normandelière.

Pour certains ce sont des éléments « affectifs », en particulier des souvenirs d'enfance qui nourrissent leur opposition (1615) *« Enfant du pays, je fréquente depuis mon enfance la plage du Marais Girard et plus largement le littoral brétignollais Aujourd'hui, c'est ma fille qui profite de la plage et de son environnement... »*.

La notion de bonheur préservé, que le projet pourrait perturber, est assez fréquemment évoquée : *« J'aime les petits bonheurs simples qu'offre cette station balnéaire : baignades, pêche à pied ; ce qu'elle offre à mes petits-enfants : voile, surf »* (Observation 4002)

Pour beaucoup c'est la disparition inévitable des seules plages familiales de Brétignolles : la plage des Dunes ayant trop de vagues pour les familles et celle de la Parée n'offrant plus de plage à marée haute en raison des enrochements. De nombreuses dépositions vont dans ce sens : (1350)*« La plage de la Normandelière est une plage familiale qui permet en été une baignade en toute sécurité »*.

Cette crainte est nourrie par les incertitudes sur les modifications des courants que le projet pourrait introduire, notamment pour les plages au sud du chenal : (1379)*« Le projet de port avec ses récifs artificiels et son chenal protégé par des murs d'enrochement formerait des bancs de sable et bloquerait le transit sédimentaire nord/sud, ce qui mettrait en danger d'érosion accélérée les plages du sud, les plages des Dunes »*.

La coupure de la plage est le plus souvent évoquée : (4359)*« En coupant la plage en deux, le projet anéantirait le site le plus touristique de la commune »* ou encore (614)*« Je ne veux pas d'un chenal qui va séparer la plage de la Normandelière et la plage du Marais Girard. Je veux passer à pied d'une plage à l'autre. »*.

Selon d'autres encore, la cohabitation des différentes activités actuelles possibles sur la plage risque d'être plus difficile : (4046) *« Je viens sur les plages de Brétignolles depuis plus de trente ans pour y faire de la planche à voile et du surf...Le partage des usages de la côte est une question: l'entrée du port va priver les baigneurs d'une plage (il y aura un report sur les autres plages déjà bondées du fait de l'urbanisation rapide), et fait peser une menace sur les activités nautiques actuelles (planche à voile, surf, paddle, plongée, pêche à pied...) »*

Enfin, même si ailleurs des plages existent dans des villes portuaires, la proximité du chenal et du port fait souvent redouter la pollution des bateaux (3310) *« Le tourisme, surtout familial, n'aura aucun attrait à profiter de plages à l'embouchure d'un port (pollutions, odeurs, nuisances visuelles...) Brétignolles va condamner ses dernières plages de sable fin. Pourquoi ? Pour attirer les touristes ? Quels touristes ? C'est un mauvais calcul et un mauvais choix. Les familles fuiront et les campings en partiront ! »*.

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ Quelles **actions** seront **menées** pour préserver les plages de la Normandelière ,du Marais Girard et des Dunes et garantir leur bon usage, avec ré-engraissement ou non ?
- ✓ Que restera-t'il pour **la baignade** sur ces plages ? A marée haute et à marée basse ?
- ✓ Quel maintien de l'ensemble des **activités nautiques existantes** (voile légère, planches, surf...) ? Est-il possible de fournir une **cartographie** de la localisation de ces différentes activités, avec les différents chenaux?

3.2.6.2 La préservation des dunes

Certaines observations relativisent la destruction d'environ 100 mètres de la dune pour le creusement du chenal, partant du constat que la dune qui sera détruite était déjà largement artificialisée :(1990) « *Maintenant sur cette dune artificielle nous trouvons des espèces protégées qui ont colonisé, ce qui est encourageant pour les mesures compensatoires sur cette dune grise* ».

D'autres, s'ils reconnaissent que cette dune a été effectivement largement remaniée lors de la construction des résidences de logements aux alentours depuis une trentaine d'années, regrettent le principe de toute destruction (5788) « *Que restera t'il des dunes ? Une nouvelle portion serait amputée du côté du Marais Girard. Après avoir passé les dernières décennies à tenter de reconstituer les dunes à cause des constructions précédentes, le projet ferait donc marche arrière en repartant sur de nouvelles destructions* » .

Surtout la majorité insiste sur le risque pris en coupant la dune. Beaucoup voit dans la création du port « une brèche » dans la dune :(1812) « *Ce projet crée une grave brèche dans le littoral qui va fragiliser la zone côtière* ». Le souvenir de Xynthia (Tempête du 28 février 2010) dans les mémoires fait redouter cette entrée de la mer dans les terres : « Cette brèche sera ouverte à de futures tempêtes : on ne défie pas impunément les éléments (Cf Xynthia) ! » (Observation 5185). Ainsi, selon le dossier fourni à l'appui de l'observation 531, Le chenal permettant à la mer d'entrer dans les terres pourrait produire un effet comparable (effet Venturi) à la vague énorme qui s'engouffra alors dans le port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et provoqua une montée de 5m des pontons flottants en haut de leur mât d'amarrage.

En période de changement climatique et de montée des océans, des exemples de recul du trait de côte sont largement évoqués, souvent avec à l'appui des photographies, comme dans le dossier de l'observation 1379, ailleurs en Gironde et en Vendée, ou sur la côte brétignollaise (érosion récente des plages du Marais Girard) : « *Nul ne peut ignorer l'inexorable recul du trait de côte (pour exemple la résidence "le Signal" dans les Landes) .A Brétignolles sur Mer, la côte n'est plus qu'une succession d'enrochements pour préserver ce qui peut encore l'être .Protégée par son cordon dunaire, la Normandelière est un magnifique site naturel, le détruire est -ce bien raisonnable ?* (Observation 5331)

D'une manière générale, l'estimation de l'importance du risque conduit à des mises en garde : « *Ne laissez pas la dune se faire éventrer !*» (Observation 1615), sans doute non pondérées par la lecture du dossier d'enquête, qui prend en compte l'événement Xynthia comme événement de référence maritime (aléa « 2100 ») avec un niveau d'eau à considérer estimé à + 6,89m CM (pièce C, page 210).

Questions de la commission d'enquête.

- ✓ Cette brèche peut-elle fragiliser toute la dune, et accélérer le recul du trait de côte ? ?
- ✓ Que se passera-t-il lors des tempêtes notamment au droit du « point dur » formé par la passe d'entrée en béton s'appuyant sur les dunes fragiles ?

3.2.6.3 La préservation du paysage

Un certain nombre d'observations dépeignent le nouveau paysage comme une amélioration du paysage actuel, qui fera partie des éléments futurs d'attrait de la ville. Elles rejoignent le parti-pris des concepteurs du port et voient dans le paysage un lieu de vie agréable, un lieu de promenade et de manifestations.

« *Le paysage, certes changera, mais il sera nettement amélioré avec promenades pour piétons et cyclistes. Quelle joie de flâner sur un port face aux bateaux* » (Observation 4576). Ou encore : « *Le projet apportera aussi bien à la jeunesse qu'aux plus anciens des promenades dans un cadre agréable* » (Observation 4539).

Pour ces observations le belvédère est un lieu marquant du nouveau paysage : « *Le belvédère permettra à tout le monde de se promener et d'admirer ce paysage magnifique* » (Observation 5007).

A l'opposé, beaucoup d'observations des opposants au projet sur ce point redoutent les atteintes au paysage actuel, qu'ils jugent à la fois importantes et irrémédiables.

Un premier aspect est particulièrement évoqué : celui-ci de la massivité supposée des ouvrages, avec la crainte souvent exprimée lors des permanences que les vues du dossier ne rendent pas complètement compte de la réalité : « *Le sujet de l'impact visuel est bien plus important qu'il n'y paraît car il est fort probable que les trois quarts des habitants qui sont "plutôt pour" ce projet se maudiraient eux-mêmes de l'avoir soutenu s'ils étaient transportés dans la réalité, face au géant de pierre et de terre que constituera la grande digue (promenade, belvédère...) censée entourer le port* » (Observation 4282).

En second lieu, le belvédère -Le plan parle d'une « butte bocagère » avec sur ses contreforts ouest d'un « belvédère »- que ses détracteurs préfèrent dépeindre comme une « butte », est l'objet de critiques. Le qualificatif « *artificiel* » est souvent donné à « une butte qui n'a rien à voir avec le paysage actuel » (Observation 553).

De la même façon, le belvédère est accusé de faire disparaître les vues de la mer, qu'il est actuellement possible d'avoir sur la RD 38, notamment dans le sens Brétignolles-Les Sables à la hauteur de la carrière de Bréthomé. Un reportage photo réalisé par la commission d'enquête montre qu'il s'agit en fait de légers aperçus mer : des cônes de visibilité réduits et non des vues panoramiques. Souvent son inutilité est relevée, la possibilité même d'avoir au sommet du belvédère une meilleure lecture du paysage qu'aujourd'hui n'est pas totalement admise : « *Il va y avoir un belvédère...mais aujourd'hui on voit très bien la mer de la dune !* » (Observation 2452), il n'est nul besoin de « *grimper sur une colline artificielle pour voir la mer !* » (Observation 4011).

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ **La butte bocagère** sera-t-elle totalement un lieu de promenade ou un lieu réaffecté à des activités agricoles ?
- ✓ **L'aménagement paysager** comportera quels types de finition : les arbres plantés seront- ils par exemple des sujets de belle taille s'intégrant d'emblée dans le paysage ?

3.2.7 Le développement économique.

Presque que 1600 observations comportent une ou plusieurs expressions ayant un lien avec le développement économique.

Les personnes favorables au projet de port, représentent le plus grand nombre parmi celles qui mentionnent l'économie associée à l'emploi, au commerce, aux entreprises et services...ex : 665

« Projet qui permettra de lutter contre le ralentissement touristique en permettant un développement économique, des emplois... » ou encore 965 - *« Un port à Brétignolles sur mer est la meilleure solution pour le développement de la Vendée au niveau maritime, n'oublions pas que le département accueille les plus grands constructeurs de bateaux d'Europe de renommée internationale : BENETEAU et JEANNEAU et beaucoup d'autres entreprises ayant des liens avec la navigation »*

Le projet est aussi considéré, par certains, comme fédérateur pour la jeunesse à laquelle il offre des perspectives d'avenir. La non réalisation du port fait craindre des cessations d'activités comme à l'auteur de l'observation 3958 *« Nous avons à Brétignolles des professionnels de la plaisance (concessionnaires, réparateurs) qui ne pourront pas continuer à vivre de leur activité, la développer, il pourrait même la cesser sans la création du port »*.

Dans les avis défavorables, la notion d'emplois et d'activité économique, est bien prise en compte même si cela est moins fréquent. L'opposition au projet ne traduit pas un rejet du développement économique. Au contraire des suggestions sont formulées en faveur d'un autre type de développement, un projet différent qui serait tout autant créateur d'emplois (CF le § **Autres solutions**)

Quelques réserves sont formulées comme dans l'observation 536 *« On ne peut nier que la création du port fournira des emplois (environ une dizaine pour le port lui-même, si l'on se réfère à St Gilles). Mais le dossier ne renseigne pas sur le nombre d'emplois détruits à cause des travaux »* ou encore avec l'avis 4166 *« Les retombées économiques ne sont pas garanties alors que l'investissement est excessif »* puis dans l'observation 1915 *« vouloir développer son territoire est louable pour un élu, encore faudrait-il en amont faire différentes propositions et retenir celles qui pourrait faire l'unanimité, ce qui n'est pas le cas pour le port »*

La gérante d'un camping exprime, dans son observation 5342, le regret que soit véhiculé l'idée selon laquelle *« la clientèle des campings n'est pas assez intéressante en terme économique pour le territoire contrairement à la clientèle touristique qu'apporterait un port de plaisance. Les campings ouvrent majoritairement le 1er avril sur une période moyenne de 6 mois. Dès le mois d'avril, l'activité commerciale et touristique reprend vie sur la commune. Il suffit d'interroger les commerçants »*. Dans l'observation 4359 se trouve une appréciation de même

nature « *Le marché de la plaisance, c'est un très faible volume. On veut satisfaire 915 personnes en privat 50 000 autres personnes d'un bien inaliénable, la plage. Où est l'intérêt général?* »

Un commerçant de la Parée se dit inquiet de l'éventuelle ouverture du port avec des commerces qui pourraient « aspirer » sa clientèle et celle d'autres commerces qui se trouvent à l'écart du secteur de la Normandelière.

La Vendée apparaît moins impactée par le chômage (6,9 % au 1^{er} trimestre 2018 source de la DIRECTE des Pays de Loire) que d'autres départements (8,6 % en Sarthe mais 5,8 % en Mayenne et 7,5 % en Pays de Loire). Toutefois la situation n'est pas homogène sur l'ensemble de son territoire. Elle varie assez fortement suivant la zone d'emploi (Secteur des Herbiers 4,6%, secteur des Sables d'Olonne 9,0 % source Dirrecte des pays de la Loire). Malgré un nombre plus important de personnes à la recherche d'un emploi sur le littoral certains employeurs peinent à recruter, en particulier dans la restauration, les services à la personne et les activités liées au tourisme.

Dans plusieurs observations de forts doutes sont émis sur la réalité d'un apport de l'activité de plaisance pendant l'hiver. Sont cités en exemple plusieurs ports, mais en particulier celui de Bourgenay et même celui du Crouesty (56) autour desquels beaucoup de commerces et activités de service sont fermés durant cette période. Ces ports ne seraient donc pas une source de prolongement de la saison touristique.

L'auteur de l'observation observation 5764, pourtant très opposé au projet de port évoque un « *chômage stratosphérique* » à Bretignolles sur Mer (16% toute catégories confondues et 36% pour les moins de 24 ans). Il dénonce un développement basé sur le tourisme qui permet le développement d'une « *injustice sociale* », injustice qui va jusqu'à contraindre « les jeunes à l'exode » en les remplaçant par des retraités plus fortunés. Il conclut ainsi : « *En 4 décennies, le tourisme a tout pris aux habitants de la côte : ses paysages, ses emplois, sa natalité, sa vitalité, sa capacité à se loger, jusqu'à désormais les forcer à l'exil pour les plus modestes revenus et les jeunes en particulier. Résultat désastreux d'une politique aveugle du tout pour le tourisme, basée sur une économie passive de rentes immobilières qui a tout dévasté, paysages et société, au lieu d'une économie active basée sur l'emploi.* »

Questions de la commission d'enquête

- ✓ Pouvez-vous nous communiquer les chiffres récents sur le chômage à Bretignolles sur Mer.
- ✓ Pouvez-vous catégoriser les emplois indirects susceptibles d'être générés par la création du port ?
- ✓ Quelles mesures pourriez-vous mettre en œuvre afin d'éviter le risque redouté par le commerçant de la Parée ?
- ✓ Pouvez-vous décrire les apports attendus, dans le domaine économique, de l'ouverture du port, en tenant compte des éventuels effets inverses liés à l'évolution sociologique de la population touristique ?

3.2.8 L'attractivité du territoire

Ce thème regroupe des éléments qui participent à l'identification de l'attractivité d'un territoire. Dans le cas présent sont d'abord ciblées les activités touristiques mais pas seulement puisque l'un des objectifs du porteur de projet est de faire progresser le taux des résidents permanents par rapport à la population totale de la commune de Brétignolles et en outre d'établir un second pôle de centralité au sud du territoire de la Communauté de Communes

du Pays de Saint Gilles. Plus de 950 observations contiennent au moins une référence à cette attractivité.

Beaucoup de partisans pensent que le port développera l'image de la commune, de la Communauté de Communes et du Département. Parmi les arguments retenus en faveur du projet sont cités, comme éléments d'accompagnement du port et donc de son ouverture au plus grand nombre : *les liaisons douces entre le port, les plages et le centre-ville – le parc dédié aux loisirs et à la promenade, lieu de rencontre et d'échange – l'accueil d'évènement en relation avec la plaisance – (1675) « je m'imagine très bien, à pied ou en vélo, aller de St Gilles à Brem en passant autour des bassins portuaires » (3292) « Je suis convaincu que ce port sera, non pas une coupure, mais une soudure de la commune avec les communes voisines, un lieu de convergence pour y organiser des fêtes... »*

Le besoin d'investissement est aussi souligné comme dans l'observation 665 « *L'attractivité de la côte n'est certainement pas garantie sans investissement. La beauté des lieux n'y suffira pas. Un port est un lieu fédérateur, apportant un rythme dans l'activité économique, garantissant une réelle attractivité tout au long de l'année. »*

Pour les opposants, Brétignolles est déjà attractive et ne le sera pas plus avec le port. L'auteur de l'observation 5049 écrit : « *Même sans port, les personnes projettent d'y vivre (jeunes, couples, familles, retraité...).* Celui de la 4002, demande : « *où réside le charme et l'attrait d'un parking à bateaux au fond d'un trou ???* ». Des souhaits d'amélioration de l'existant sont, par contre, exprimés : (439) « *Confortons donc les structures et commerces du bourg, là où se trouve le vrai lieu de vie. Le secteur de la Parée mériterait une refonte totale pour accueillir dignement les touristes. »*

Quel que soit sa qualité et son importance, un équipement pris isolément, peut difficilement assurer seul la notoriété d'un territoire, surtout si, à proximité, il en existe des semblables qui ont une antériorité, une histoire. Pour se démarquer il doit être associé à d'autres éléments porteurs existants ou programmés.

Questions de la commission d'enquête

- ✓ Comment s'insère le projet de port dans la politique globale de développement, voulue par la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles pour l'ensemble de son territoire en général et plus spécifiquement pour son pôle sud ?
- ✓ Quels autres équipements et/ou services sont envisagés à court, moyen et long terme pour en renforcer l'attractivité?

3.2.9 Le financement et l'influence sur la fiscalité

Près de 1000 observations abordent les éléments financiers du projet pour étayer l'avis émis ; les $\frac{3}{4}$ (745) abordent les données et d'investissement et d'exploitation.

Une majorité (597) aborde les coûts d'investissements et leur financement, quelques-unes jugeant qu'il s'agit « *d'une gabegie financière* » au moment où les collectivités locales et leurs établissements de coopération sont confrontés à la raréfaction de leurs ressources ; d'autres plus mesurées font part de leurs interrogations « *est- il raisonnable de mettre à la charge de la collectivité une nouvelle structure ?* ».

D'autres (voir par exemple n°326) abordent les comptes prévisionnels d'exploitation, les qualifiant de « *budget incertain et sous-estimé* » ou encore « *présentant trop d'incertitudes, d'approximations...* », quand une autre affirme que « *les coûts sont sous-estimés et les recettes surestimées* ».

Il n'en demeure pas moins qu'une majorité associe une remarque ou une analyse financière à l'appui d'un avis défavorable.

L'incidence sur la fiscalité a été pris en compte par la commission d'enquête non parce qu'elle est la conséquence d'une obligation légale mais parce qu'elle résulte d'un engagement pris formellement et à l'origine par la municipalité de Brétignolles, lors des premières esquisses du projet de port.

Il a été réitéré par la Communauté de Communes du pays de Saint Gilles Croix de Vie à l'occasion de ce projet adopté par le conseil communautaire : il figure en page 22 de la pièce A.

Si les ports dont la commission d'enquête a rencontré les gestionnaires sont anciens et dégagent tous un résultat net après impôts : 90 K€ pour St Gilles Croix de Vie en 2017, 250 K€ pour les 4 ports (soit 2500 places) gérés par la CCI 44 ..., au terme de son analyse financière des prévisions concernant le port de Brétignolles, une observation (5873) fait état d'un déficit annuel « *de 565000€ qui devra être prise en charge par le contribuable qu'il serait bon d'informer ...* ».

Une telle somme doit sans doute être rapprochée des coûts d'autres équipements publics (par exemple 640000€/an en moyenne pour une piscine publique – voir rapport annuel public 2018 de la Cour de Comptes) et des « *intérêts ou aux avantages nets* » présentés par le projet.

La même observation ajoute « *que pour un équipement aussi important un emprunt sur une durée plus longue ainsi qu'un abandon* » de frais déjà engagés ... « *pourraient peut-être permettre ... un projet plus viable* ».

3.2.9.1 Les coûts et le financement de l'équipement

Au-delà de l'analyse d'observations qui estiment le coût des déblais à plus de 11 millions d'euros sans étanchéité (à partir d'un logiciel libre) voire au-delà par référence au projet d'extension du port de Quiberon, la commission d'enquête a été conduite à comparer autant qu'il est possible (parce que les créations de port sont rares) le coût de construction du projet soumis à enquête avec des projets de même nature ou des chantiers comportant des prestations de même nature (autoroutes ...).

Il en ressort principalement 4 sources d'incertitudes : le coût global, les terrassements, l'absence de coût identifié et afférent à des bâtiments, la ligne « *divers et imprévis* ».

a) Le coût global (port et abords) situé en haut de la fourchette

La filière nautique normande a ressorti, à l'occasion de l'extension du port de Cherbourg, des éléments comparatifs de coûts qui révèle que « *le coût moyen de réalisation d'une place de port à flot en France est de 40000€ HT ... soit 35000€ sans ouvrage de protection et 45000€ avec ouvrage de protection* ».

L'un des co-auteurs d'une étude réalisée en 2007, pour Atout-France sur « *le financement des ports de plaisance* », nous a confirmé lors de notre entretien que pour assurer un fonctionnement financièrement équilibré d'un port sans recourir à des financements publics, le montant de l'investissement ne devrait pas dépasser 35 000€ HT par place.

Au cas d'espèce et au terme du dossier soumis à enquête, le coût global (port et abords) ressort à 43 000 000€ HT soit 47000€/place et la seule construction du port ressort à 32600000€ HT soit 35630€/place.

b) Les terrassements

Ils sont inclus dans la ligne dont le montant est de 9507000€ HT, ce qui représente près de 30% du coût de construction du seul port. Mais le dossier ne détaille pas cette ligne et ne précise par les autres dépenses qui y seraient imputées (étanchéité soil-mixing ? Autres dépenses ... ?)

Compte tenu des volumes concernés et par référence à des coûts de terrassements (rendus publics) pour la construction de tronçons routiers ou autoroutiers (voir par exemple le site du CEREMA qui dispose d'une expertise publique), ils apparaissent « vraisemblables ». Toutefois, comme nous l'avons mentionné ci-dessus, pour nombre d'observations, des incertitudes entourent cette estimation du coût des déblais-remblais (déplacement, ressuyage, mise œuvre ...) d'autant que sur ce point une première lecture du dossier peut laisser quelques imprécisions :

- ✓ Les volumes sont-ils estimés décompactés ?
- ✓ Les apports de blocs rocheux sont-ils intégrés à cette estimation ?
- ✓ L'évacuation d'excédent de remblais mentionnés sont-ils intégrés ?
- ✓ Les travaux préalables ou d'accompagnement : pompage, récupération des poissons...) sont-ils pris en compte ? ...

c) L'absence d'estimation concernant des coûts bâtiments

Aucune évaluation de coûts bâtiments n'apparaît dans l'estimation du coût des investissements (pièce A page 69) alors que pour un projet d'extension modeste (60 emplacements) sur la commune de Lézardrieux (22740), le coût d'une capitainerie ressort à 970000€.

Par ailleurs le projet lui-même prévoit la réalisation d'un local technique aux abords de l'aire de carénage et des sanitaires dont la commission d'enquête juge insuffisantes les prévisions cartographiées ; leurs coûts ne ressortent pas dans l'estimation.

Enfin il est difficile d'imaginer qu'un nouveau port ne soit pas aussi bien équipé que les ports de sa catégorie notamment en ce qui concerne des bâtiments (capitainerie) ou prisés par les plaisanciers (sanitaires et douches, commerces ...), comme cela ressort :

- ✓ Et d'une étude de marché conduite en 2008 par ODIT-France sous le sous-titre « mieux comprendre les pratiques, besoins et les attentes des plaisanciers ».
- ✓ Et de l'observatoire national des ports de plaisance (rapport 2015) déjà mentionné.

d) Une ligne « divers et imprévus » représentant 5% du coût global.

A la lecture des différentes pièces constitutives du dossier, il apparaît que le projet n'est pas pour le moment à un stade permettant au maître d'ouvrage de lancer le dossier de consultation des entreprises. Quelques incertitudes techniques semblent demeurer et méritent probablement d'être levées avant d'aller plus loin dans son élaboration :

- ✓ Le complément d'études sollicité par le Préfet maritime dans son avis du 18 mai 2018

- ✓ Les conséquences qui pourraient résulter de la construction du bassin d'escalas dont les coupes laissent penser qu'il faudra préalablement conforter les bâtiments anciens dits de la ferme de la Normandeliere ; le dossier évoque même une démolition-reconstruction.
- ✓ Les incertitudes résultant de la mission complémentaire (mission dite MC1 confiée à ARCADIS et mentionnée par ailleurs) dont la commission d'enquête a eu tardivement connaissance :
 - Qui citent notamment des aléas entourant la réalisation du soil-mixing dont le coût peut varier de 1,5 à 3 millions d'€ en cas d'injection dans les rhyolites (scenario 3)
 - Et dont les conclusions (§ 5.1, page 58) qui soulignent que «...ces coûts doivent être vus comme une estimation de première approche à +/- 25%... ils ne comprennent pas... ».Elles ajoutent que « la surface de terrains à injecter est sujette à forte incertitude. Cette hypothèse est très sensible vis-à-vis du chiffrage ».

De telles conclusions nécessitent probablement des investigations complémentaires pour réduire les incertitudes qui en résultent.

e) *Le financement de l'investissement*

Face à une dépense estimée à 43 millions d'€ HT, le financement envisagé repose principalement sur un recours à l'emprunt pour 30,7 millions auxquels s'ajouteraient une (ou des) subvention(s) à hauteur de 3 millions d'€ et pour un peu plus de 9 millions d'€, une contribution des titulaires de contrats d'usage de longue durée.

Faute de documents attestant des engagements concrets, le poste des subventions reste aléatoire mais n'en demeure pas moins faible (moins de 7% du total) au regard des déclarations et politiques régionale ou départementale dévoilées ces derniers temps - voir sur ce point l'observation n°5338 de MR Noel Faucher Vice-Président du Conseil Départemental de Vendée.

Quant aux contributions des « titulaires », un simple calcul de rentabilité comparativement à un recours à l'emprunt, limite l'intérêt financier. Celles-ci reposent sur une réduction de seulement 10% du prix de l'anneau par rapport aux locations à l'année (pièce A page 71), soit l'équivalent de ce que représenteraient les intérêts d'un prêt consenti sur 10 ans au taux de 2%.

Questions de la commission d'enquête :

Quels sont les éléments ou documents que pourrait fournir le maître d'ouvrage et qui permettraient de mieux approcher ou de fiabiliser l'estimation des terrassements présentée au dossier du projet (référence comparable, tout document comprenant des bordereaux de prix d'au moins 2 entreprises tel le procès-verbal de la commission d'appel d'offres du précédent projet?

- ✓ Pour chacun des différents bâtiments (6) présentés dans l'emprise du projet sur le plan de masse général fourni à l'appui de la pièce A, et en tenant compte de l'avis déjà émis par la commission d'enquête qui souhaite que l'offre de sanitaires et douches soit améliorée : différenciés ceux dédiés aux plaisanciers de ceux dédiés au public, meilleure répartition géographique...:

- Quel est le devenir (affectation des surfaces, construction-reconstruction, réhabilitation) ?
- Le maître d'ouvrage probable ?
- L'estimation des travaux ?
- Les modalités envisagées pour leur financement ?
- ✓ La provision pour « divers et imprévus » apparaît-elle suffisante après lecture des différents aléas soulignés précédemment ?
 Quel pourcentage est habituellement retenu au niveau d'un Avant-Projet Sommaire et au niveau d'un Avant-Projet Détaillé par le maître d'ouvrage ?
 La « réparation du barrage de la Gachère », la piscine aqualudique construite par la Communauté de Communes de St Gilles Croix de Vie peuvent constituer des références utiles à la commission d'enquête.
- ✓ Concernant les sources potentielles de financement, quelles sont les démarches engagées par le maître d'ouvrage pour les obtenir ?
 Quelles sont les orientations et décisions dont il dispose et qui émanent des personnes publiques sollicitées ?
- ✓ Le financement du projet repose pour quasiment 1/3 du coût du port sur le produit des « amodiations ».
 Leurs conditions d'octroi peuvent-elles être améliorées ? Si oui comment ?
 Un partenariat avec un ou des opérateurs ou acteurs économiques privés est-il envisageable ? A quelle(s) condition(s) ?
- ✓ Il est possible que durant les 5 à 10 premières années, l'exploitation du port de Brétignolles dégage un déficit, comment est-il envisagé de le « couvrir », notamment s'il s'avérait supérieur à 2 millions d'€ ?

3.2.9.2 Les comptes prévisionnels d'exploitation

L'exploitation d'un port de plaisance constitue un service public industriel et commercial ; Le guide pratique 2017 élaboré à l'attention des plaisanciers et de leurs représentants par l'Union Nationale des associations de Navigateurs rappelle les principales conséquences.

Ainsi, La redevance « est la contrepartie exacte d'un service rendu ...et ne peut couvrir des charges étrangères à la gestion portuaire ». Par ailleurs le Code Général des Collectivités Territoriales fixe limitativement les conditions et modalités de subventions à l'exploitation de ce type de service public.

a) L'évaluation prévisionnelle des recettes

Une observation souligne que le produit des locations et des redevances amodiales et des escales représentent (CA 2017) à Port la Vie un chiffre d'affaires annuel de 1760K€, soit 1766€ par emplacement (sur la base de 1000).

La même observation ajoute que, pour le projet de Brétignolles sur Mer, ces mêmes produits représentent « 2058K€ soit 2287€/place (900 à l'année) », écart qu'il convient de tempérer en raison du décalage d'exercice et des modalités d'actualisation des tarifs retenus par le maître d'ouvrage.

Quant au prix des escales, il s'établirait à 17,63€/nuitée (5697) à Saint Gilles contre 29,84 (2848) à Brétignolles.

D'autres observations font, par ailleurs observer, que les prévisions de recettes retiennent systématiquement une fourchette haute du tarif susceptible d'être appliqué, plus rarement le tarif de la catégorie immédiatement supérieure. A titre d'exemple, les unités de moins de 6 mètres sont « tarifées » (HT en 2018 au port de St Gilles Croix de Vie) de 1078 à 1273€ soit en 2021 de 1142 à 1350. Le tarif retenu dans le dossier afférent au projet de port à Brétignolles est de 1536€ HT.

Si les recettes des emplacements loués (hors escales) sont corrigées à partir de ce constat celles -ci sont réduites de près de 140 K€/an (1756 K€ au lieu de 1894 K€), voire 257K€/an si la répartition au nombre d'emplacements à l'intérieur de chaque catégorie (identifiée par le projet – voir pièce A page 71) n'est pas égalitaire.

Toujours sur ce chapitre des recettes, au regard de la typologie moyenne des bateaux (voir pièce page 4 de l'étude Odyssée - Développement déjà mentionnée) et de la répartition des préinscriptions, il est possible que les bateaux de plus de 10 mètres soient moins nombreux.

Dernier point sur les recettes, il n'existe pas de provision(s) pour risques liée(s) :

- ✓ soit aux impayés sachant que selon l'un des gestionnaires de ports rencontrés, celle-ci peut être raisonnablement estimée entre 2 et 5% des produits
- ✓ soit à la vacance faible en rythme de croisière mais sans doute forte les 2 ou 3 premières années de mise en service du port qui, pour plusieurs observations, « *ne se remplira pas d'un coup* ».

b) Les dépenses : Les charges générales

Une observation, déjà citée, rappelle que sur le CA 2017 de Port la Vie, ces dépenses s'élèvent à 270000€ et que celles-ci couvrent en particulier des charges de surveillance et de fiscalité. Le plus souvent et en l'absence de télésurveillance, les premières avoisinent les 40000€/an, quand les secondes s'avèrent très variables (de 55000 à plus de 300000€ selon les gestionnaires de ports rencontrés et la situation juridique de ces derniers), suivant qu'elles couvrent ou non les taxes foncières ; à défaut de ces dernières elles représentent au moins le coût de la fiscalité économique (CVAE ...) soit par an 55000 pour le port de plaisance de St Gilles Croix de Vie.

Sur les comptes prévisionnels présentés au dossier d'enquête publique, ces charges générales sont estimées à 200000€ (pièce A page 70) et 150000€ dans le mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale.

c) Les dépenses : Les charges de personnels

Celles- ci sont évaluées à 180000€ et représentent 6 équivalents temps complet soit 5 agents à temps complet et 2 à mi-temps :

- ✓ partagées entre les 2 ports que gèrera la future Société Publique Locale (SPL – voir page 70 de la pièce A)
- ✓ et actuellement déjà salariés de la SEMVIE pour un temps plein.

A titre indicatif, une observation le rappelle, ces charges se sont élevées à près de 700000€ (pour 8 ETP et 8 saisonniers) dans les comptes du port de plaisance de la SEMVIE en 2017.

Le dossier ne précise pas ce qu'il advient des produits réalisés par le délégataire au profit de la gestion du port de plaisance de Saint Gilles Croix de vie

d) Les dépenses : Les coûts du dragage

Plusieurs observations s'inquiètent du réalisme des dépenses afférentes au dragage du port et du chenal, certaines en raison des risques d'insécurité qu'ils devinent, d'autres en se fondant sur la réalité des coûts.

Sur ce point, le Directeur Général de Port la Vie a souligné les bases de calcul de ces coûts, soit 3.83 € ht/tonne, ce que corroborent les volumes indiqués.

Quelques années plus tôt en 2015 lors de son contrôle la Chambre Régionale des Comptes des Pays de Loire précisait au vu des budgets analytiques que ces coûts de dragage variaient suivant la nature des éléments dragués : 3,93€HT/tonne pour la vase et 7,14€ HT/tonne pour le sable.

e) Les dépenses : L'entretien, les amortissements et les provisions

Dans son mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale (pages 55 et 56), le maître d'ouvrage fournit les comptes prévisionnels des personnes morales concernées par le projet : la Communauté de Communes, la commune de Brétignolles sur Mer et la future Société Publique Locale (SPL).

Hors maintenance du pont levant, aucun de ceux-ci ne fait pas apparaître :

- ✓ Des charges d'entretien des équipements et des espaces construits ou aménagés, charges pourtant inévitables notamment passées les toutes premières années, a fortiori sur des équipements ou espaces exposés à l'air salin ou fortement fréquentés.
- ✓ Des amortissements pourtant obligatoires en comptabilité publique y compris pour les subventions

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ Quel est le compte d'exploitation du futur délégataire sur les dix premières années de la délégation ?
Quelle serait l'évaluation consolidée des résultats du délégataire pour le port de Brétignolles d'une part et pour le port de Saint Gilles Croix de Vie d'autre part à l'échéance de la délégation ?
- ✓ Les comptes d'exploitation prévisionnels fournis d'une part au dossier soumis à enquête publique et d'autre part en réponse à l'autorité environnementale, font état d'un remplissage du port dès sa mise en service ? quels éléments pouvez-vous fournir à la commission d'enquête pour démontrer le réalisme de la prévision ?
- ✓ Quels sont les modalités (niveau tarifaire, remise de bienvenue...), les moyens (actions promotionnelles ...) ou les services d'accompagnement (cale gratuite, stationnements liés ...) susceptibles d'être précisément mis en œuvre ou offerts pour parvenir à ce résultat ?

- ✓ Concernant les charges de personnels, quels sont les éléments susceptibles d'expliquer
 - Le moindre nombre d'ETP
 - Et le coût plus faible
 retenus pour le port de Brétignolles comparativement à celui de St Gilles (hors direction et comptabilité)
- ✓ Quelle(s) personne(s) publique(s) ou privée assumer(a) ou assumeront) le paiement des impôts fonciers ? Ceux-ci ont-ils été estimés, si oui quel serait leur montant ?
- ✓ Pour quelle raison le coût du dragage est-il calculé sur une base différente de celle retenue par la Chambre Régionale des Comptes en 2015 ?

3.2.9.3 La prise en compte de coûts ou éléments connexes

a) Les limites de la future délégation de service public

La redevance étant, comme cela été rappelé ci-avant, la contrepartie exacte d'un service rendu, elle ne peut couvrir des charges étrangères à la gestion portuaire. Ainsi serait-il utile de connaître les limites physiques et juridiques envisagées pour la délégation du service public du port, afin de préciser concernant le bassin d'initiation à la voile, le bassin de baignade, la butte paysagée et dite « bocagère », les voies publiques de circulation traversant le port, les emplacements de stationnement de voitures :

- ✓ La (ou les) personne(s) morale(s) qui aura (ou auront) la charge d'entretien
- ✓ Le coût estimé de la charge annuelle d'exploitation
- ✓ Les modalités du financement de ce coût.

b) Le régime de TVA

Toujours dans le cadre des conséquences attachées à la notion de service public industriel et commercial, certains équipements constitutifs du projet ne pourront pas être financés au titre ni du budget annexe ni de la délégation portuaire. : (voir notamment l'énumération ci-dessus : Bassin de voile, bassin de baignade ...). Par ailleurs et pour ces équipements, la totalité de la TVA afférente à leurs coûts ne pourra probablement pas être récupérée par le maître d'ouvrage (voir observation 5236).

c) L'entretien et le renouvellement des équipements

A l'exception de l'entretien du « pont levant », les comptes d'exploitation prévisionnels fournis dans le mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale (voir pages 55 et 56, les budgets projetés pour la SPL, la Communauté de Communes et la commune de Brétignolles) ne prévoient ni entretien pourtant inéluctable, ni amortissement légalement obligatoire en comptabilité publique y compris concernant les subventions reçues.

d) *La constitution d'une Société Publique Locale (SPL)*

Celle-ci est annoncée (pièce A page 70) et constitue probablement le seul moyen juridique pour assurer la gestion des ports et mutualiser, opportunément, les moyens utiles.

La constitution de cette SPL représente un coût (étude, solde des comptes et désintéressement éventuel des actionnaires de la SEM ...), un capital ...

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ Pour chacun des équipements qui suivent :
le bassin d'initiation à la voile, le bassin de baignade, la butte paysagée et dite « bocagère », les voies publiques de circulation traversant le port, les emplacements de stationnement de voitures
Quels sont :
 - la (ou les) personne(s) morale(s) qui aura (ou auront) la charge d'entretien
 - le coût estimé de la charge annuel d'exploitation
 - les modalités du financement de ce coût annuel.
- ✓ Les mêmes questions se posent pour les mesures compensatoires.
- ✓ Quel sera le mode de financement des équipements et aménagements dont le coût d'investissement ne sera pas imputable à la délégation du service portuaire, y compris la part de TVA non récupérée ?
- ✓ Quelles sont les modalités juridiques et financières envisagées pour constituer la SPL et pour clôturer les comptes de la SEM existante ?
 - Leur coût a-t-il été estimé ?
 - Quels seront les patrimoines ou immobilisations qui seront transférés de la SEM à la SPL ? Pour quelle valeur d'amortissement net ?

3.2.10 La Protection de l'environnement.

C'est un thème qui revient très souvent. Même si c'est juste pour l'évoquer, sans fournir l'argumentation nécessaire. Près de 1600 observations sont répertoriées

3.2.10.1 Par rapport aux objectifs politiques.

Sur ce point aussi, adversaires et partisans du projet s'opposent.

Certains développent des arguments philosophiques (3947) « *Il en va pourtant de la survie de l'humanité, à quoi bon travailler si on doit en mourir c'est-à-dire condamner à brève échéance notre descendance, à quoi bon s'amuser si on doit disparaître rapidement. C'est-à-dire si nos enfants ne font pas partie de la fête ?* »

L'observation 426 évoque « Bilan carbone et port de plaisance. » et conclut ainsi : « *Ce grand chantier est un exemple typique de ce qu'il faut s'efforcer d'éviter si on veut préserver la planète pour nos descendants plutôt que de faire plaisir à quelques-uns.* »

Projet non retenu au concours des ports exemplaires car il s'agit d'une création et non d'une extension/réhabilitation ayant pour but de réduire les nuisances et d'améliorer l'environnement.

Certains évoquent les changements structurels en matière de développement : COP 21, conférence internationale sur le climat de 2015 et Accord de Paris, Loi sur la Transition énergétique pour une croissance verte signée en 2015 pour réduire la facture énergétique et préserver la biodiversité : l'observation 1786 qui évoque ces sujets affirme « *Le projet de port de Brétignolles-sur-Mer ne prend en compte aucune de ces directives et montre de ce point de vue qu'il est un projet du passé, inutile au vu de la tendance incertaine du secteur nautique en France et bien trop coûteux d'un point de vue écologique.* »

Plusieurs observations reprennent un article paru dans Ouest-France le 26 septembre. Article dans lequel la région des Pays de la Loire met l'accent sur le développement des ports à sec.

A l'inverse, les partisans du port soulignent (5191) que « *Le projet de Brétignolles s'inscrit dans un processus de qualité, de respect de l'environnement et des politiques de développement durable, en relation avec l'évolution de leur participation au développement touristiques des régions littorales.* »

Questions de la commission d'enquête.

- ✓ Comment ce projet s'articule avec les objectifs nationaux ?
- ✓ Comment ce projet s'articule avec les objectifs régionaux ?

3.2.10.2 Par rapport à l'écosystème de la Normandelière.

La partie étude environnementale pour la partie terrestre est souvent jugée bonne. « l'état des lieux a été nettement enrichi ». L'Autorité environnementale écrit : « *Le dossier est dans l'ensemble de bonne qualité ; le projet a fait l'objet de nombreuses évolutions depuis 2006. La séquence « Eviter, réduire, compenser » (ERC) est bien conduite ; les mesures d'évitement, de réduction, de compensation et de suivi sont nombreuses, détaillées et pertinentes.* »

Certains contestent les modalités de déplacement des espèces. (1582) « *Faire une demande de dérogation à l'interdiction générale d'atteinte aux espèces protégées pour détruire ou déplacer sans garantie d'adaptation autant d'espèces protégées est profondément choquant et ... ; c'est à juste titre que le conseil national de protection de la nature s'est formellement opposé à cette destruction et au projet de port qui ne présente aucun intérêt public majeur.* »

L'observation 4171 souligne qu'une espèce à enjeu fort a été négligée. Le Pelobate cultripède est présent à 2 km plus au sud. Cet amphibien est nocturne et peut passer inaperçu. Cette remarque est reprise par la LPO

L'auteur de cette observation, qui est manifestement un spécialiste de ces problèmes s'inquiète de la mise en œuvre effective des mesures prescrites durant la phase de chantier . Il écrit : « *Un aspect important pour la réduction des impacts liés aux chantiers (p. 305) est l'intégration dans les DCE de pénalités dissuasives. Il est avéré qu'en leur absence, les entreprises négligent (souvent par le biais de la sous-traitance) les recommandations et obligations, même en présence d'un environnementaliste accompagnant.* ».

Dans l'observation numéro 5755, on trouve une analyse beaucoup plus critique de l'étude d'impact. Elle pointe des oublis (la loutre, la faune piscicole dont l'anguille, ...), elle émet des doutes sur les mesures compensatoires

Questions de la commission d'enquête.

- ✓ Pensez-vous prendre en compte le pelobate culpritede.
- ✓ Pensez-vous prévoir des pénalités en cas de non-respect de prescriptions environnementales à l'encontre des entreprises en charge du dossier ?
- ✓ Que répondez-vous à l'auteur de l'observation 5755 ?

3.2.10.3 Par rapport aux risques de pollution.

A marée descendante, l'eau du port va se vider. Cela va entraîner tous les déchets mélangés à l'eau que les bateaux et les plaisanciers auront rejeté. (huile, carburant, matières fécales,...)

(4378) *Allons-nous baigner au milieu des nappes de carburant et des morceaux de filet de pêche ?*

(263) un surfeur : *En plus de bloquer les vagues, un port ramène toujours une pollution à l'eau. Or beaucoup d'enfants apprennent le surf juste à côté.*

La pollution due aux dragages est également évoquée.

(299) *Pour voir nos plages polluées, inutilisables à cause des 2-3 dragages annuels (voir sur St Gilles Croix de Vie où les plages sont fermées 1 mois à cause de la pollution du dragage) non merci !!* ou (5878) *« J'ai pu me rendre compte des effets qu'entraînent les rejets de boue de dragage du port « La Vie » sur la grande plage de St Gilles Croix de Vie et je peux dire que surfer dans une eau d'une aussi mauvaise qualité est aussi désagréable qu'olfactivement ».*

Questions de la commission d'enquête.

- ✓ Quels équipements pour limiter l'impact dû aux utilisateurs du port, de la baignade, et leur implantation future?
- ✓ Quelle réglementation ?
- ✓ Quel dispositif en cas d'incident?
- ✓ Quel impact les dragages du port de Bretignolles auraient sur la pollution du littoral ?

3.2.11 La zone humide.

La zone humide est évoquée dans plus de 270 observations.

80% de ces observations sont défavorables au projet.

Les personnes favorables signalent le mauvais état apparent de la zone humide. (1287) *« Ces zones humides actuellement à l'abandon deviendront un lieu de promenade pour les familles. Ce sera aussi un vrai espace pédagogique sur la faune et la flore »* ou l'évolution positive du projet par rapport à 2011. (1136) *« Le déplacement vers le sud du bassin protège la plus grande partie de la zone humide.*

Les personnes qui s'opposent au projet dénoncent l'impact et contestent les compensations. (1166) *« On veut détruire une zone humide remarquable par sa flore et sa faune, zone qui ne sera jamais « compensée » comme on veut nous le faire croire : c'est de l'aveuglement ! »* L'auteur de l'observation numéro 841 s'interroge sur l'état actuel des parcelles destinées à la compensation *« Ma dernière remarque environnementale concerne la compensation des zones humides supprimées. Certes, il ne s'agit pas d'une surface importante, mais le principe de la compensation est de recréer un milieu équivalent à celui qui a été supprimé, à la rigueur*

d'acquérir pour le protéger un espace qui serait fortement menacé sinon, ou pour le restaurer un espace qui serait dégradé, mais en aucun cas d'acquérir un espace sur lequel ne pèse aucune menace. Y a-t-il une menace de disparition des zones humides du Brandeau ? Dans le secteur, la seule menace en ce sens de la part de propriétaires privés est l'urbanisation, qui peut justifier une acquisition publique, plus efficace sur le long terme qu'un zonage au PLU. Mais ici, il s'agit ici de terrains physiquement inconstructibles. Y a-t-il actuellement une dégradation de ces milieux humides, comme l'indique le dossier ? Je n'ai pas la compétence pour en juger, mais seule une dégradation significative permettrait de considérer l'acquisition prévue comme une compensation »

Voir le paragraphe suivant.

Certains s'inquiètent de la pérennité de cette zone humide. En relation avec l'hydrogéologie. (3899) « *La destruction d'une grande partie de cette zone humide est en contradiction avec les efforts demandés au niveau français et européen pour au contraire les préserver. La petite partie de cette zone humide soi-disant préservée va très vite s'assécher en raison de la différence de niveau entre la profondeur du port et celle de la zone humide.* »

Questions de la commission d'enquête.

- ✓ Quelles actions sont prévues pour valoriser ce secteur ?
- ✓ Envisagez-vous de créer un « espace pédagogique » ?

3.2.12 Les mesures compensatoires.

La compensation des impacts résiduels du projet sur l'environnement est répartie sur 7 enveloppes dénommées MC1 à MC7. Ces enveloppes ont un périmètre cumulé de 156,7ha répartis entre les dunes (43,7ha en MC1 à MC3) et les milieux aquatiques ou humides et bocagers (113,1ha en MC4 à MC 7).

Les terrains concernés appartiennent majoritairement à des particuliers. La commune est propriétaire de 32,9ha et le Conservatoire du Littoral d'environ 1ha (MC2). La Communauté de Communes porteuse du projet envisage l'acquisition, en ayant recours si besoin à l'expropriation (voir enquête parcellaire), de 60,4ha. Le reste soit 62,3ha demeurera propriété privée.

Ce thème des mesures compensatoires est assez peu cité dans les observations du public. Il apparaît majoritairement dans les observations favorables et est assorti aux termes suivants : *mesures sérieusement étudiées (5100 - 3915), présentent une sécurité pour l'avenir (4447), la réhabilitation d'un massif dunaire exceptionnel (3979)*

Les opposants s'interrogent sur :

- ✓ Les garanties d'application de ces mesures (5287),
- ✓ L'utilité de la MC5, dans la Vallée de l'Ecours qui est une zone humide totalement naturelle si l'on exclut les quelques hectares labourés (1866). La même question est posée par une famille propriétaire de plusieurs hectares à l'intérieur de cette MC. Elle fait en outre observer que ses parcelles sont bien entretenues par elle-même et/ou ses exploitants (plusieurs observations). Toujours dans cette MC5 des parcelles bordant la RD sont très sèches. Elles étaient autrefois plantées de vignes (4221) ; comment peut-on aujourd'hui les classées en zone humide et en mesure compensatoire ?

- ✓ Les travaux programmés à la Sauzaie qui auraient dû être entrepris depuis longtemps et ne peuvent donc être considérés comme compensatoires (1866) ;
- ✓ La restauration des milieux humides dégradés qui appartiennent à la commune et dont l'entretien et la restauration auraient pu être réalisés sans attendre le projet de port (536).
- ✓ Les 7 ha environ de zones humides qui vont être détruites, ne sont pas reconstituées ailleurs au double, comme la loi le prévoit (4139),

Au sujet des biens communaux inclus dans les MC, l'Autorité Environnementale a également fait remarquer que leur état dégradé était imputable à la commune.

L'observation 4171 pointe des manques dans l'état des lieux concernant les amphibiens, les chiroptères et les prairies mésophiles. Elle fait part d'interrogation sur la conduite de la séquence ERC en exprimant de souhait d'une mise à jour. Elle liste plusieurs mesures qui mériteraient d'être réétudiées et complétées (semis de prairies, capture de serpents, mare dunaire...)

Dans son avis l'Autorité Environnementale stipule notamment :

- ✓ La plus-value des mesures présentées apparaît significative, y compris pour des surfaces potentiellement concernées par un plan de gestion ;
- ✓ L'ensemble foncier sera maîtrisé par la commune de Brétignolles-sur-Mer ou la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie dans le cadre d'un programme d'acquisitions foncières ;
- ✓ Les surfaces des mesures compensatoires sont inscrites à la demande de déclaration d'utilité publique, permettant leur mise en œuvre dès que la déclaration sera effective.

L'Autorité Environnementale a émis sur ce point plusieurs recommandations relatives à la justification de la durée de 10 ans retenue pour le suivi, aux modalités de suivi et d'analyse ainsi qu'à la mise à disposition du public des résultats des suivis (pages 17 et 18 de la pièce complémentaire).

Dans son mémoire en réponse le porteur du projet a répondu à chacune de ces observations (pages 71 et 72 de la pièce complémentaire)

La commission d'enquête fait observer que 62ha de MC situés en MC1 et MC2 (24ha de dunes) ainsi qu'en MC5 (38ha dans la vallée de l'Ecours) ne sont pas inclus dans l'enquête parcellaire. Sauf si des accords amiables de vente sont déjà conclus avec les propriétaires la mise en œuvre des mesures risque d'être retardée voire non exécutée.

Questions de la commission d'enquête.

- ✓ Quels moyens mettez-vous en œuvre pour garantir l'intégration des clauses environnementales, par les exploitants agricoles, dans les secteurs MC5 et MC6 en particulier ;
- ✓ Quels critères vous permettent d'inclure en mesures compensatoires des parcelles, situées dans la partie basse de la MC5, alors qu'elles sont entretenues

par leurs propriétaires ou les exploitants ? Quelle plus-value environnementale pourrez-vous y apporter ?

- ✓ Quelle réponse apportez-vous au rédacteur de l'observation 4221 qui s'étonne du classement en MC de ses parcelles qui se trouveraient dans un endroit très sec et en partie planté de vignes autrefois ?
- ✓ Envisagez-vous de réétudier l'état des lieux concernant les amphibiens, les chiroptères et les prairies mésophiles ? Si oui dans quel délai ?
- ✓ Nous demandons un tableau comparatif avec plan de situation, des surfaces impactées et des surfaces de compensation par bassin versant et type d'impact (compensation à 200 % si le BV est différent)
- ✓ Vous avez répondu à la remarque de l'A.E relative à la durée du suivi en justifiant les 10 ans mais ne serait-il pas souhaitable de prolonger ce délai d'autant que le coût est modeste ?
- ✓ Envisagez-vous d'ouvrir à des associations environnementales agréées le Comité de suivi que vous mettez en place ?

Concernant les propriétés privées situées dans le périmètre des MC mais non incluses dans le dossier d'enquête parcellaire :

- ✓ De quels moyens disposez-vous pour en assurer la maîtrise (compromis de vente signés) ?
- ✓ Si l'acquisition n'est pas envisagée ou est différée comment pourrez-vous juridiquement et légalement imposer aux propriétaires et aux exploitants la mise en œuvre des mesures dès la déclaration d'utilité publique ? S'il s'agit de conventions nous souhaitons en recevoir un exemplaire avec à l'appui toutes les références des textes applicables comme mentionné dans l'avis de l'autorité environnementale.
- ✓ Quelles compensations est-il prévu d'attribuer aux exploitants agricoles contraints de mettre en œuvre les mesures compensatoires ? Quel est le coût de ces compensations ?
- ✓ Si aucune mesure n'est programmée sur ces terrains pourquoi les avoir incorporés ?

3.2.13 Le foncier.

La propriété de la ferme de la Normandelière et/ou l'enquête parcellaire sont abordées dans une vingtaine d'observations, toutes défavorables.

3.2.13.1 La ferme de la Normandelière

Dans plusieurs observations des opposants au projet contestent les modalités et le prix d'acquisition de cette ferme de 24ha 60a valorisée à hauteur de 1 819 599,30€ (page 174 du document A) pour laquelle un emprunt de 2 000 000€ a été autorisé sur le budget annexe du port de plaisance par délibération 2012/354. Il y est notamment souligné que cette acquisition fait l'objet d'une action devant les tribunaux (536 - 1378 – 2457 - 4171) et même qu'elle a été annulée (4139) ce qui rendrait impossible la poursuite du projet. (obs. 1528) *Il ne me paraît pas concevable que le promoteur du projet de port prétende avoir la maîtrise foncière de son*

projet .(obs. 2528) la vente annulée par le tribunal administratif, où est passé le montant de la vente, je n'ai rien lu à ce sujet. Dans plusieurs observations le départ de l'agriculteur bio est regretté.

Questions de la commission d'enquête.

- ✓ Merci de nous communiquer les références de l'acte d'acquisition et la copie du jugement du tribunal administratif concernant cette affaire ;
- ✓ Le Tribunal de Grande Instance des Sables d'Olonne, saisi de ce dossier le 14/04/2015 dans le but de régler les modalités de résolution de la vente, a-t-il rendu sa décision ? Si oui bien vouloir nous en faire parvenir une copie ;
- ✓ Si le TGI annule la vente quelles dispositions prendra la Communauté de Communes pour acquérir le bien (négociation amiable, expropriation)
- ✓ En l'absence de décision du TGI, envisagez-vous de poursuivre malgré tout votre projet, y compris le démarrage des travaux ?
- ✓ Quelles sont modalités prévues pour le transfert de la propriété de cette ferme à la Communauté de Communes (prix, délais de paiement, d'intérêts financiers entre 2012 et la date de paiement) ?

3.2.13.2 L'enquête parcellaire

Cette enquête concerne 234 parcelles totalisant un peu plus de 65ha, dont 60 pour les mesures conservatoires et 5 pour le port et la butte. Ces terrains appartiennent à 206 propriétaires. Plusieurs remarques concernent la teneur du courrier adressé aux propriétaires. (Obs. 2573) *Cette lettre, prise comme une menace, a perturbé les dizaines de propriétaires ou les familles de personnes décédées ayant reçu la missive.* Une lettre au moins a été adressée à Monsieur le Préfet à ce sujet (1284)

Le fait que l'avis du service des domaines soit périmé avant l'ouverture de l'enquête est considéré comme un manque de rigueur dans la constitution du dossier (2573). Toutefois la commission d'enquête souligne que cet avis ne figure pas dans la liste des pièces à insérer obligatoirement dans le dossier d'enquête (art. R131-3 du code de l'expropriation). Elle y figure à titre informatif

D'autres s'étonnent que des propriétaires aient reçu un courrier en juillet alors que dans le dossier il est affirmé : (obs. 1541) « *Nous sommes propriétaires de 99 % des terres* » ou contestent l'organisation de l'enquête parcellaire avant que le projet soit déclaré d'utilité publique (1687 – 3896).

L'usage de la procédure d'expropriation est contesté (4221 – 4961 – 5488) en raison de la grave atteinte qu'elle porte au droit de propriété. Les rédacteurs de ces observations protestent également contre la pénétration sur leurs parcelles, sans autorisation préalable, pour réaliser les études. Ces propriétaires suggèrent que la CDC passe des conventions avec eux pour en assurer l'entretien. Ils réfutent le terme « dégradés » mentionné dans le dossier au sujet de la Vallée de l'Ecours, car ils estiment leurs terrains est en bon état.

Deux membres de la commission d'enquête se sont rendus dans la vallée de l'Ecours au terme de la permanence du lundi 17 août. Ils y ont rencontré un propriétaire et constaté que certaines parcelles sont laissées à l'état d'abandon mais que d'autres, par contre, avaient fait l'objet d'un fauchage total ou partiel, ce qui corroborait les observations du paragraphe précédent.

Au vu des éléments du dossier et des constats faits sur place la commission d'enquête s'étonne de la différence de traitement entre les propriétaires des parcelles incluses dans les mesures compensatoires. Les uns auront l'obligation de les vendre à la Communauté de Communes (60ha) pendant que les autres seront libres de les conserver (62ha). Ces parcelles se trouvent pourtant dans une situation comparable, pour ne pas dire identique (ex : BI 13 et 14 – 21 et 18 – 58 et 57 etc.) . Le même constat est fait pour les dunes de la MC1 (achat de la moitié seulement) et MC2 (pas d'acquisition).

Une zone humide identifiée « prairie humide eutrophe » dans le SAGE de l'Auzance et de la Vertonne sous la référence BRT48 pour 5171,50 m² située à l'intérieur de la MC5, est exclue de l'enquête parcellaire alors qu'elle borde une parcelle incluse.

Questions de la commission d'enquête.

- ✓ Nous sollicitons la transmission des différents tableaux relatifs à la notification et à l'affichage des lettres aux propriétaires (distribuées, non distribuées etc.) ainsi que du ou des certificats d'affichage en mairie de Brétignolles ;
- ✓ Pouvez-vous nous décrire, par MC concernée, les motifs qui vous ont conduit à exclure de l'enquête parcellaire plus de 60ha de propriétés privées ?
- ✓ Quel est le coût total des indemnités d'éviction dues aux exploitants des parcelles expropriées et des parcelles appartenant à la commune de Brétignolles-sur-Mer, telle la ferme de la Normandelière ?
- ✓ Afin de mieux les situer, nous sollicitons l'envoi d'un plan et d'un état parcellaire des biens communaux inclus dans le projet (bassins, butte, M.C...).

3.2.14 Les zones réglementées (ZNIEFF et Natura 2000...)

Le dossier mentionne que le projet de port de plaisance nécessite la réalisation d'une évaluation des incidences Natura 2000 du fait de la proximité de sites Natura 2000 et du fait que le projet est soumis à étude d'impact ainsi qu'à autorisation/déclaration IOTA.

Le projet est susceptible d'avoir un impact notable sur les habitats ou les espèces d'intérêt communautaire du fait de la proximité de :

- ✓ ZSC et ZPS « Dunes, forêts et marais d'Olonne » situées à environ 1 km au sud,
- ✓ ZSC « Dunes de la Sauzaie et marais du Jaunay » située à environ 3,5 km au nord,
- ✓ ZPS en mer « Secteur marin de l'île d'Yeu jusqu'au continent » située en bordure au sud-ouest.

Plus d'une centaine d'observations évoquent les zones réglementées : ZNIEFF, ZPS,...

Parmi celles-ci, de nombreuses dépositions notamment les N° 55, 188, 2288, 3956, 5755, 5776... font observer que les impacts de la création du port, la dégradation des secteurs dunaires et de la ZPS en mer qui s'en suivront seront importants. L'Autorité Environnementale a formulé une recommandation (N° 15) en demandant une conclusion explicite relative aux incidences sur les habitats et les espèces ayant justifié la désignation des sites Natura 2000.

(5755) : - l'ancienne carrière de Bréthomé a été oubliée dans la cartographie des zones humides (page 78, partie 2 de l'étude d'impact). En effet, il s'agit d'une surface en eau permanente, elle doit être considérée comme telle au regard de l'article 211-1 du code de l'environnement. Ajoutons qu'elle abrite un herbier de « Wolffia arrhiza » (page 133 de l'étude d'impact), que le

Crapaud commun a été observé aux abords, que le Murin de Daubenton et 2 espèces de Pipistrelles viennent y chasser.

- ✓ - *des mares n'ont pas été cartographiées en zones humides.*
- ✓ - *les micromammifères ont été insuffisamment étudiés...possible présence de la Crocidure des jardins...*
- ✓ - *la faune piscicole n'a pas du tout été étudiée...*

(2288) : - le projet de port s'étend pour une grande part sur la ZNIEFF de type II 520005766 intitulée « Dunes, forêts, marais et coteaux du pays d'Olonne » récemment étendue au secteur du Marais Girard. Cette zone de ZNIEFF n'existait pas lors du projet initial. Avec conséquences pour les espèces protégées, faune et flore (présence importante de Cynoglosse des dunes, Lys de mer, de l'Agrion de mercure, de la Loutre d'Europe etc....).

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ La carrière a-t-elle été inscrite dans la cartographie des ZH ?
- ✓ Comment comptez-vous compléter l'étude de l'état initial ?
- ✓ Quelles conséquences en tirer ?

3.2.15 La réserve de chasse.

Les réserves de chasse ont vocation, entre autres, à protéger les populations d'oiseaux migrateurs conformément aux engagements internationaux, à assurer la protection des milieux naturels indispensables à la sauvegarde d'espèces menacées (Code de l'environnement Art L.422-27).

Plusieurs observations font référence à la réserve de chasse, dont principalement : 52 – 2974 - 3421- 3546

Cette réserve de chasse a été créée le 16 décembre 1974 sur le secteur des Roches du Repos Il n'existe aucune trace de cette zone dans le dossier soumis à enquête, elle devrait se trouver au chapitre V.3.10 Oiseaux, p 154 – Pièce C – Étude d'impact.

Déjà en 2003, l'association avait demandé à être consultée avant tout projet. Elle signale l'impact de la signalisation lumineuse sur les oiseaux. L'impact sur les espèces aurait dû être traité dans l'étude d'impact et la dérogation espèces protégées, la zone du port étant en grande partie non chassable.

(3546) : - ...toutes ces informations ont été masquées sciemment aux différentes commissions et décisionnaires et plus grave au préfet Maritime de l'Atlantique....

(52) : - En accord avec l'Etat, certains secteurs du domaine public maritime ont été classés « chasse interdite » en particulier le secteur des Roches du Repos considéré comme une réserve pour les oiseaux nicheurs et les oiseaux migrateurs.

L'Etat interdirait à une association de chasser sur une zone protégée et autoriserait une collectivité à bétonner les Roches du Repos ! Ce serait incompréhensible et un non-sens écologique.

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ La commission d'enquête demande au porteur de projet pourquoi cette réserve de chasse maritime n'a pas été prise en compte dans le dossier
- ✓ Quelles en seront les incidences sur le dossier ?

3.2.16 L'hydrogéologie.

Le contexte géologique est principalement cristallin et métamorphique, siège d'aquifères de socle dont les propriétés hydrogéologiques sont hétérogènes et dont les écoulements suivent les fractures.

Il est indiqué dans le dossier que « l'aire d'étude immédiate fait partie de la masse d'eau souterraine (N° FRGG029 – Auzance – Vertonne – petits côtiers) correspondant à une masse d'eau de socle à écoulement libre d'une surface de 554 km². Cette masse d'eau n'est pas d'un seul tenant, mais est formée de petites entités disjointes (en fonction de la topographie du socle, des fractures...). Elle fait aussi l'objet d'intrusions salines du fait de sa position littorale. »

De nombreuses observations évoquent la prise en compte de la circulation de l'eau tant en surface, qu'en sous-sol.

Quelques observations, favorables au projet, indiquent que : l'impact du port paraît limité sur la faible qualité du ruisseau de la Normandelière, plus entretenu, devenu un bouillon de culture pollué par les autocaristes...la zone humide est en régression en raison de son manque d'entretien et d'une inutilisation des terrains...

Mais le creusement du port provoque de nombreuses réactions qui manifestent de l'inquiétude quant à la pénétration de l'eau de mer dans les terres : l'eau de mer s'introduira dans les eaux douces, le creusement du bassin polluera la nappe phréatique, les puits deviendront inutilisables...

Certaines très documentées, évoquent le contexte hydrogéologique du secteur concerné par le port en regrettant l'insuffisance du volet hydrogéologique relatif aux conséquences du terrassement des bassins portuaires.

Observation N° 2940 :

- ✓ *- ...la fissuration des roches propices à la circulation des eaux souterraines ouvrirait ainsi la voie à la pollution marine de l'environnement aquifère en eau douce du futur port de plaisance...*
- ✓ *- ...le chapitre unités hydrogéologiques au sein de l'aire d'étude immédiate présente un tableau avec des valeurs de coefficient de perméabilité mesuré. Il s'agit de mesures prises dans la littérature effectuées sur des échantillons de roches prises en dehors du site de Brétignolles. En effet, il n'est signalé dans le dossier aucune mesure in situ de la perméabilité...*
- ✓ *- ...le dossier indique la pose de seulement 5 piézomètres dans l'aquifère superficiel et 1 seul dans l'aquifère du socle schisteux...ce nombre est nettement insuffisant en regard de la zone impactée par le projet...*

Observation N° 4211 :

- ✓ *- ...les conséquences désastreuses sur la zone humide du Marais Girard ont été très sous estimées, voire minimisées ; parfois même en totale contradiction avec des*

éléments fournis dans le dossier comme l'affirmation au § V.2.24.1.4 que « toutes les unités hydrogéologiques sont en communication hydraulique »...

- ✓ - le projet de « mise en place d'un rideau d'étanchéité autour de la zone humide pour maintenir le niveau au sein de la zone humide » est totalement illusoire d'efficacité étant donné le « drainage » des schistes sous-jacents non concernés par le voile d'étanchéité...

Observation N° 5360 :

Une observation demande qu'une étude hydrogéologique avec des piézomètres jusqu'à 30 m de profondeur soit réalisée afin d'identifier les risques et de définir éventuellement les bonnes réponses à y apporter.

L'auteur de cette observation, est venu rencontrer la commission d'enquête publique lors de la dernière permanence, se présentant « Docteur en géologie – Expert près de la Cour d'Appel de Rennes (domaine environnement) » a déclaré « *la présence de l'eau dans la carrière est justifiée par la poussée hydrostatique de la nappe... donc l'eau en surface, venant en profondeur du massif faillé, y est bien présente* »...

«Le marais Girard est placé dans une zone de subduction... le sous-sol est fortement chahuté avec la présence de roches volcaniques. Le système géologique et hydrographique de Brétignolles mérite donc un approfondissement des connaissances... »

Dans sa déposition orale il a précisé que la question de l'étanchéité du fond des bassins portuaires se pose réellement et que seule une étude hydrogéologique avec des piézomètres jusqu'à 30 m de profondeur permettra d'identifier les risques et de définir éventuellement les bonnes réponses à y apporter.

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ Le creusement des bassins portuaires ne va-t-il pas provoquer le rabattement de la nappe phréatique ? Eventuellement, par en dessous.
- ✓ L'étanchéité assurée par un parement étanche (soil-mixing) en périphérie du Marais Girard empêchera-t-elle l'intrusion d'eau salée dans la zone humide et vice-versa, sachant que rien n'est prévu en fond de bassin ?
- ✓ Au regard des informations contenues dans les observations (notamment 4449, 4934, 5360...) le risque d'intrusion marine dans les nappes d'eau douce à l'intérieur des terres par le fond des bassins (socle géologique complexe lié aux failles) a-t-il été suffisamment pris en compte ?

3.2.17 La carrière de Bréthomé.

L'utilisation de la carrière comme possibilité de stockage des déblais a suscité de nombreuses interrogations.

La carrière de Bréthomé à Brétignolles n'est plus utilisée depuis plus d'une trentaine d'années. Elle est désormais remplie d'eau claire, sur une profondeur variant de 10 à 20 m sur près de 3 ha de superficie, soit un volume d'eau approximatif de l'ordre de 300 à 350 000 m³.

De nombreux déposants font observer que cette carrière constituerait une importante réserve d'eau potable qu'il conviendrait de protéger, afin de préserver l'avenir compte tenu du risque de manque d'eau en période estivale sur le Nord-Ouest de la Vendée.

Un débat oppose les détracteurs du projet aux dires du Bureau d'Etudes qui, ce dernier affirme que la carrière est remplie par la pluviosité tandis que les premiers signalent que, sur le plan hydrogéologique, la présence d'eau est justifiée par la poussée hydrostatique de la nappe.

A noter que si l'option site de remblai était retenue, se poserait la question de sa vidange avant les travaux de remblaiement et l'impact corrélatif sur le ruisseau de La Normandelière (dynamique sédimentaire, faune et flore)

(1375): - *ce serait la destruction d'une réserve d'eau de qualité de 340 000 m³ capable de compenser une pénurie d'eau de plus de 40 jours pour 50 000 habitants (l'équivalent d'une saison touristique à Brétignolles-sur-Mer). Cette réserve d'eau est un énorme puits à ciel ouvert en réseau avec la nappe phréatique et les sources voisines.*

(1582) - *la carrière du Bréthomé située près de la RD 38 dans la coupure d'urbanisation, contient 350 000 m³ d'eau douce de bonne qualité, ce qui assurerait en cas de pénurie les besoins en eau potable pour 50 000 personnes pendant une saison complète.*

(2940) - *enfin le comblement de la carrière de Bréthomé après pompage de son eau au motif qu'elle serait remplie d'eau de pluie et donc inutile à la collectivité est pour le moins surprenant. En effet, l'argument que son eau soit douce pour la supprimer ne tient pas puisque cette carrière est en équilibre hydrostatique avec la nappe aquifère des microgranites elle-même en eau douce comme la plupart des eaux peu minéralisées que l'on trouve dans ce type de milieu rocheux...*

(3315) - *...l'ancienne excavation est actuellement remplie d'eau. Cette eau correspond à la nappe phréatique mise à jour suite aux extractions. Compte tenu de son ancienneté et de l'équilibre qui s'y est instauré, il est possible d'assimiler le niveau du plan d'eau au toit de la nappe phréatique...*

(3592) - *... la fin de ces travaux j'ai engagé avec l'exploitant, sous contrôle de la DRIRE la fermeture administrative de la carrière du Bréthomé. Il est à noter que la carrière s'est remplie naturellement et en totalité en 4 à 5 mois suite à l'arrêt des travaux. Soit une moyenne de remplissage de 2500 m³ par jour, et un débit d'environ 100 m³ par heure, il ne s'agit donc en aucun cas d'eau de pluie comme j'ai pu le voir écrit dans le dossier d'enquête.*

(4372) - *... une interrogation concernant le remblaiement de la carrière : Le sauvetage des très nombreux poissons qui peuplent la carrière, car on ne peut humainement les laisser écraser, broyer par les blocs de pierre des remblais ? Ce magnifique plan d'eau est peuplé par de bon nombre de poissons de plusieurs espèces.*

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ La piste de la réserve d'eau potable est-elle définitivement abandonnée ?
- ✓ Qu'elle est l'origine de l'eau, eau de source ou eaux pluviales ?
- ✓ La vidange de la carrière ne va-t-elle pas provoquer l'effondrement de la nappe phréatique ?
- ✓ Comment allez-vous prendre en compte le sauvetage de la faune halieutique présente dans la carrière ?

3.2.18 Les documents d'urbanisme

De nombreuses observations ont eu lieu sur ce thème, arguant du fait que la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles-Croix-de-Vie avait mis en enquête publique le projet de port de plaisance de Brétignolles-sur-Mer alors même que le document d'urbanisme de cette commune n'était pas encore opposable. -5248-5528-5645-5755-5795-

3.2.18.1 Le Plan d'Occupation des sols

Le Plan d'occupation des Sols (POS) de Brétignolles-sur-Mer est devenu caduc le 27 mars 2017 en application de l'article L.174-1 du code de l'urbanisme (CU). Cet article rappelle le principe posé par la Loi ALUR selon lequel les POS non transformés en Plan Local d'Urbanisme (PLU) deviennent caducs sans remise en vigueur du document antérieur et avec application du Règlement National d'Urbanisme (RNU). Le retour au RNU implique en particulier l'application de la règle de constructibilité limitée aux parties urbanisées de la commune après avis conforme du préfet.

Le RNU permet les constructions dans les zones non urbanisées mais sous conditions strictes énoncées à l'article L.111-4 du CU.

(5795) le RNU actuellement applicable, à ma connaissance, ne bloque pas l'instruction du projet ...

(536) ...la commune de Brétignolles est encore à l'heure actuelle (18 ans après la Loi SRU) sous le régime de RNU, beaucoup plus permissif...

3.2.18.2 Le Plan Local d'Urbanisme

Le PLU est actuellement en cours d'élaboration. Il a été prescrit par délibération du conseil municipal le 17 décembre 2012, le projet a été arrêté par délibération du conseil municipal en date du 28 juillet 2016, le projet est actuellement soumis à la consultation des Personnes Publiques Associées (PPA), ensuite il devra être mis en enquête publique et approuvé in fine par délibération du conseil municipal.

Il expose dans son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) les objectifs de la municipalité en matière d'urbanisme, dans son règlement graphique et écrit et dans une des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) les conditions permettant la création du port de plaisance et la protection des abords.

La très grande majorité des observations déposées soulèvent le fait que le PLU n'existe pas encore et que toutes les mentions y faisant référence dans le dossier n'ont aucune valeur.

(3818) le maître d'ouvrage affirme dans le dossier de Port présenté à cette enquête que le projet de port est compatible avec le PLU de la commune, alors que la commune de Brétignolles est actuellement sous RNU...

(536) ... le PLU de la commune sera soumis à enquête publique après celle du port. L'autorité environnementale souligne « qu'en l'absence de PLU, formalisant les engagements pris en matière de destination et d'usage des terrains concernés, ...peuvent rester sujet à interprétation ».

3.2.18.3 Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

Le SCoT a pour objectif de définir l'évolution d'un territoire dans une perspective de développement durable au travers d'un projet d'aménagement et de développement.

Le SCoT du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie a été approuvé par délibération du conseil communautaire en date du 30 juin 2016 et complété par une délibération du 6 février 2017.

Le Document d'Objectif et d'Orientation (DOO) qui est en quelque sorte le « règlement du SCoT » précise « ...le SCoT soutient le projet de création d'un nouvel équipement portuaire à Brétignolles-sur-Mer, sous réserve de la faisabilité économique, juridique et environnementale du projet ».

Un nombre relativement faible d'observations concerne le volet SCoT,

Il a été relevé, entre autres, le fait que le SCoT approuvé tout en étant opposable était sous le coup d'un recours contentieux devant la juridiction du Tribunal Administratif de Nantes.

(4139) - Certes, il existe un SCOT approuvé à la com. com., mais ce n'est pas suffisant, il faut un PLU, qui, comme le SAGE par rapport au SDAGE, a pour rôle de régir les détails de l'urbanisme local. Mais Brétignolles est complètement démunie de document d'urbanisme !

(1330) – Le dossier de port Brétignolles est compatible avec le SCoT du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie...mais est actuellement sous le coup d'un recours contentieux...

(4795) - Le SCOT du PSG validé par l'Etat et le prochain PLU de Brétignolles, ont pour objectif entre autres la densification et la protection de l'environnement en préservant les surfaces naturelles. Ils définissent également des zones de développement sur le territoire... Le port fait partie intégrante de l'aménagement durable et raisonné du territoire. Moins de déplacements, plus de commerce local, de filière courte sont possible avec la transformation de Brétignolles de station seulement balnéaire à ville vivable à l'année...

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ Comment allez-vous assurer « la co-visibilité », la continuité visuelle et l'ouverture visuelle panoramique dans le secteur de La Normandelière mentionnée dans le SCoT ?
- ✓ Avez-vous des dernières jurisprudences justifiant le concept de SCoT-écran, qui pourraient être opposées ?
- ✓ Quelles conséquences en tirer ?

3.2.18.4 La Loi Littoral

Les dispositions de la Loi Littoral sont directement opposables pour l'élaboration des SCoT et des PLU, mais également pour la délivrance des autorisations nécessaires à la réalisation de projets comme le port de plaisance.

Cependant, conformément aux dispositions du code de l'urbanisme (article L.131-1) le SCoT, dès lors qu'il comporte des modalités d'application suffisamment précises de la Loi Littoral, peut jouer le rôle de SCoT-écran.

Quelques observations, dont celles-ci, ont évoqué la problématique de la Loi Littoral appliquée au territoire de la commune de Brétignolles.

(5248) - ... nous relevons que ce soutien opéré par le SCoT ne valide pas pour autant le projet du point de vue du respect de la Loi Littoral... les dispositions de la Loi Littoral sont directement applicables aux autorisations de projet particulier sans que les documents d'urbanisme y fassent écran (CE, 31 mars 2017, Savoie Lac Investissement, n°392186)

(1528) - la coupure d'urbanisation au POS de 1998... il ne me paraît pas envisageable de gommer la présence de cette coupure d'urbanisme et de co-visibilité et surtout de ne pas la mentionner.

(1528) - Avis délibéré de la MRAE sur le PLU : « le dossier aurait mérité d'expliquer si le projet de PLU permet la suppression ou la réduction de coupures actuellement protégées dans le POS en vigueur »

(3818) – la Loi Littoral l'emporte sur tous les dossiers d'aménagement (SCoT, PLU), c'est pourquoi ce projet porterait atteinte à la Loi Littoral sur trois points essentiels :

- ✓ La bande des 100m,
- ✓ La coupure d'urbanisation,
- ✓ L'extension d'aménagement dans un espace proche du rivage.

(610) - La coupure d'urbanisation actée dans le POS de 1998 est conforme à la loi littoral, elle a été classée à la suite d'une enquête publique réglementaire ; elle ne peut être remise en cause selon le principe de non régression de la protection de l'environnement inscrit à l'article L. 110–1 du code de l'environnement.

...elle ne peut être remise en cause selon le principe de non régression de la protection de l'environnement inscrit à l'article L. 110–1 du code de l'environnement.

Cet article stipule dans son alinéa 9° « Le principe de non-régression, selon lequel la protection de l'environnement, assurée par les dispositions législatives et réglementaires relatives à l'environnement, ne peut faire l'objet que d'une amélioration constante, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment. »

L'observation n° 5248 écrit : « La qualification d' « espace remarquable » de telle ou telle zone n'est pas subordonnée à son identification au sein d'un document d'urbanisme. Elle peut être opérée au cas par cas par le juge de l'excès de pouvoir (voir CE, 13 novembre 2002, commune de Ramatuelle, n°219034) à partir d'un faisceau d'indices.

Ces indices peuvent porter sur l'intérêt écologique de la zone ; sont par exemple significatifs à ce titre la proximité d'un inventaire de type ZNIEFF (CAA Marseille, 17 juin 2008, n°05MA01212) ainsi que la présence d'espèces végétales protégées et d'espèces communes mais caractéristiques (CAA Marseille, 12 mars 2007, n°03MA00406). »

Dans la suite de sa déposition, l'auteur demande donc que le site de la Normandelière soit classé espace remarquable.

Questions de la commission d'enquête :

La Commission d'enquête demande au porteur du projet de bien vouloir apporter toutes précisions complémentaires quant à la prise en compte des différents items de la Loi Littoral afin d'assurer la sécurité juridique du dossier, notamment :

- ✓ Coupure d'urbanisation : que répondre à l'observation N° 610 évoquant le principe de non régressivité de la protection de l'environnement,
- ✓ Coupure d'urbanisation

- ✓ Espaces remarquables
- ✓ Quelles conséquences en tirer ?

3.2.19 L'intérêt Public Majeur.

Une cinquantaine d'observations évoquent l'Intérêt Public Majeur.

Elles émanent, en général, de personnes opposées à ce projet de port. Ce terme n'est pas toujours utilisé à bon escient.

Mais quelques observations se réfèrent aux textes réglementaires concernant cette notion. La circulaire du 15 avril 2010 relative à l'évaluation des incidences Natura 2000 et l'article L.414-4 du code de l'environnement sont fréquemment cités.

L'observation numéro 4465 est particulièrement documentée et fournit des liens vers de nombreux textes français et européens.

Ces personnes rappellent que : « les raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique visent des situations où les activités envisagées se révèlent indispensables :

- ✓ Dans le cadre d'initiatives ou de politiques visant à protéger les valeurs fondamentales pour la population (santé, sécurité, environnement) ; le VIII de l'article L. 414-4 du code de l'environnement distingue la santé publique, la sécurité publique ou des avantages importants procurés à l'environnement ;
- ✓ Dans le cadre de politiques fondamentales pour l'Etat et pour la société ;
- ✓ Dans le cadre de la réalisation d'activités de nature économique ou sociale visant à accomplir des obligations spécifiques de service public »

C'est bien sûr le troisième item qui correspond à ce projet de port.

L'auteur de l'observation 4465 écrit : « La communauté de communes confond les obligations de services public à caractère général avec les obligations spécifiques de service public »

L'intérêt économique sur le long terme est également contesté. Les emplois annoncés ne seront pas là. D'autant que la Vendée est proche du plein emploi.

Observation 841 *son intérêt économique est plus que douteux : la promesse de création de 100 emplois est très optimiste*

L'impact du projet est également jugé disproportionné par rapport au bénéfice apporté. Dépenser près de 50 millions d'euros pour 110 emplois, cela fait cher du poste de travail. Détruire un biotope exceptionnel pour le bénéfice de quelques personnes n'est pas

L'observation numéro 536 se conclut ainsi :

« En conséquence, nous considérons que le projet de port n'est pas d'un intérêt public majeur car il ne représente pas un service public, ni un intérêt général et qu'il porte gravement atteinte à l'environnement terrestre et maritime. L'alternative existe et doit être prise en considération et étudiée. Le volet économique, ne peut à lui seul, être le seul élément pris en compte pour définir l'intérêt public majeur. La promesse d'emplois (une centaine non démontrée) classiquement mise en avant dans les enquêtes publiques pour fortifier les dossiers ne pèse pas suffisamment sur le plateau de la balance des avantages par rapport aux inconvénients ».

Elle correspond à un discours que nous avons souvent entendu lors des permanences.

Quelques observations beaucoup plus rares reconnaissent cet Intérêt public majeur.(5724.)

« OUI ce port est un projet d'intérêt majeur pour le territoire

OUI ce projet sera utile à tous

OUI ce projet est d'utilité publique.

OUI AU PORT DE PLAISANCE DE BRETIGNOLLES SUR MER »

Questions de la commission d'enquête.

Nous estimons que la justification de l'Intérêt Public Majeur un peu faible. Notamment au regard de l'observation N° 4465. Quels compléments pouvez-vous apporter ?

Par exemple :

- ✓ Quelles sont ces obligations spécifiques de services publics auxquelles le Pays de Saint Gilles est soumis ?
- ✓ En quoi le port de Bretignolles sur Mer est indispensable pour réaliser ces obligations ?
- ✓ La situation économique et sociale du Pays de Saint Gilles justifie t'elle cet impact sur l'environnement ?

3.2.20 Le risque submersion.

Près de 400 observations évoquent ce risque.

La Vendée a été traumatisée par la tempête Xynthia. Cette catastrophe est évoquée dans de nombreuses observations. (4754) « *Xynthia a touché Brétignolles en 2010, et ce port, s'il avait existé à l'époque, aurait aggravé les conséquences pour le territoire.* » ou (1514) « *En effet cette réalisation ne vient pas conforter l'existence d'un havre, mais au contraire crée un entonnoir dans lequel l'océan pourra s'engouffrer à l'occasion de tempête (exemple Xynthia et La Gachère).* » mais aussi (105) « *L'orientation du port et l'importance de la brèche qu'il ouvrira dans le cordon dunaire peuvent faire craindre que les tempêtes, presque toujours de sud-ouest), ne s'engouffrent dans le port voire, dans le cas d'une tempête exceptionnelle, dans les terres.* »

Des photographies illustrent ces propos. On y voit les dégâts considérables causés par Xynthia à la Gachère (en limite de la commune de Bretignolles sur Mer). On y découvre aussi l'état des plages et des équipements le lendemain de cette tempête.

L'auteur de l'observation numéro 1269, photo à l'appui veut montrer que ce danger est connu en montrant un panneau temporaire « Accès interdit » avec ce commentaire *La municipalité met d'ailleurs en place des interdictions d'accès au littoral (arrêtés préfectoraux) lors des fortes tempêtes hivernales pour protéger la population des risques de submersion ! Les risques sont donc bien réels !*

Partant de ce constat, il est demandé d'appliquer « le principe de précaution » et de ne pas réaliser ce port.

Ce risque est souvent associé à la montée des eaux. Les discours officiels incitent à développer des dispositifs de protection, à ne pas urbaniser dans les secteurs dangereux, pas de percer les dunes et de faire pénétrer la mer à l'intérieur des terres...

Quelques auteurs d'observations, répondent à cette inquiétude. (4902) « *Pour revenir sur la submersion, les inquiets qui reparlent toujours et encore de la catastrophe Xynthia, en mettant comme exemple La Gachère n'ont-ils toujours pas compris que la Gachère est à 1 m*

au-dessus du niveau de la mer alors que la Normandelière à 9 m !! » ou (806) « En effet dans ce projet la sécurité est privilégiée car ce site était celui qui servait depuis fort bien longtemps car il est naturellement abrité, de plus, les terres y sont naturellement élevées donc pas de risque de submersion »

Questions de la commission d'enquête.

- ✓ Peut-on affirmer que la concomitance de la montée des eaux, d'une marée haute de fort coefficient et d'une tempête exceptionnelle n'aura pas d'impact significatif sur le secteur de la Normandelière ?
- ✓ Dans la même situation, comment résistent les brise-lames.

3.2.21 Le déplacement du sable.

Un peu plus de 200 observations portent sur ce point.:

3.2.21.1 L'évolution des plages

Plusieurs observations émettent l'hypothèse que les récifs artificiels semi-immergés vont **réduire la vitesse du courant** de transit littoral ; de ce fait les apports de sédiments seront plus faibles au sud de ces ouvrages. Les conséquences pourraient être alors un engraissement des plages au droit des ouvrages, mais un déficit en aval : *« Les courants vont être modifiés. Le transit sédimentaire modifié chargera en sable le nord du port, et notamment la plage du Marais Girard. Mais surtout il déchargera mécaniquement en sable les dunes situées au sud du port allant de la Normandelière jusqu'au Hâvre de la Gâchère »* (Observation 4783).

Ils appuient leur affirmation sur **des travaux de recherche** universitaire, comme la thèse de **Florent GRASSO** de 2009 : *« Modélisation physique de la dynamique hydro-sédimentaire des plages »* (Citée dans l'observation 3439, document 6).

Un docteur chargé de recherche en hydrodynamique à l'Ecole Centrale de Nantes, Monsieur **Benjamin BOUSCASSE** analyse lui-même la pièce C du dossier, notamment la figure 55 de la page 92 (*« Simulation du transport solide dans le secteur de la Normandelière »*). Il conclut : *« Il est indiqué clairement dans le rapport qu'un fort courant existe dans la zone. Il y a forcément un impact, la logique est que les plages en amont se chargent en sable et celles en aval se déchargent d'où l'effet attendu d'érosion de la plage Dunes 1 et Dunes 2 et de la zone à risque de Brem-sur-Mer »* (Observation 4783).

Dans son dossier détaillé fourni à la commission d'enquête, l'association « La Vigie » joint le **rapport commandé au Professeur Paul FATTAL** (du CNRS), géographe spécialiste de l'érosion littorale, *« Projet de création du port de plaisance de la Normandelière - Avis sédimentologique »*, qui conclut que le projet *« est de nature à engendrer de nombreux impacts parmi lesquels une dynamique sédimentaire remaniée et perturbée et au total pas très bien estimée »* (Observation 1379, chapitre 4, fiche 1). La commission relève toutefois que cette expertise porte sur des projets anciens (Projet BCDOM de 2007 et BRL de 2008).

La commission relève qu'il y a bien un point vers lequel toutes ces avis convergent : les brise-lames ralentissent l'écoulement entre les ouvrages et le rivage, **ralentissement** qui entraîne **le dépôt de sédiments**.

Au-delà du dossier d'enquête, l'importance du transit sédimentaire et ses conséquences restent à confirmer.

Questions de la commission d'enquête :

En lien avec la sécurité dans le chenal.

- ✓ Les ouvrages seront-ils « transparents » en matière de transit sédimentaire ?
- ✓ Quelle est l'évolution probable des plages du Marais Girard et de la Normandelière ?

3.2.21.2 L'ensablement du chenal et le dragage

Des observations émettent un avis critique sur l'ensablement du chenal, notamment sur le volume de sédiments, et sur le dragage (mise en place, contraintes dans le port, pollution).

Envisager dès le départ deux à trois dragages annuels laisse craindre que l'ensablement pourrait être important : cette crainte s'appuie sur l'affirmation elle-même du dossier qui indique que « les frais du dragage et du bassin portuaire sont difficilement prévisibles aujourd'hui » (Pièce A, page 70).

L'observation 4499 détaille les différents **volumes de dépôts possibles et leur répartition**. Si pour le port, elle retient le volume indiqué de 15 000m³, elle estime toutefois que les répartir uniformément sur les 10 hectares de bassins est une erreur manifeste : « *Le port étant composé de deux bassins, ayant une forme en siphon, les sédiments se déposeront en majorité dans le premier bassin. Le dépôt ne se fera pas sur 10 hectares, mais sur une surface bien moindre et avec un « effet de dôme » à un point donné. L'effet se produit dans d'autres ports ne bénéficiant pas de « l'effet chasse ». Si la quantité de sable se dépose seulement sur un tiers de la surface du port, c'est 45cm par an, soit près d'un tiers de tirant d'eau qui sera perdu à marée basse* ».

Cette observation poursuit en estimant qu'il en ira de même pour les 30 000m³ d'ensablement du chenal, qui peut ne se produire que sur une partie de sa longueur, rendant impossible la navigation.

Plusieurs observations énumèrent **les contraintes de la drague** : son acheminement, son impact visuel et sonore, la longueur des tuyaux.

La drague doit entrer par le chenal d'accès dangereux avec un remorqueur. Quelque chose me dit que Brétignolles sera son port d'attache...En tout état de cause, elle fera partie du panorama local. Visuel (40 m de long) et sonore (La machine est bruyante, émet de la fumée). Et bien sûr il y aura, mais plus occasionnellement, le dragage du bassin. 850 m de tuyaux. Si l'on considère que, lorsqu'il y a un dragage à Saint-Gilles, cela dure de novembre à mars, entre les dragages du chenal 3 fois par an, le dragage du bassin, admettons tous les 3 ans.....On verra souvent la drague à Brétignolles » (Observation 4277).

D'autres observations abordent la question de **la pollution des rejets de dragage, qui pose la question d'un éventuel traitement de ces rejets** :

Une déposition témoigne par exemple des effets du dragage : « *Je suis surfeur et je surfe tout au long de l'année. Ainsi, j'ai pu me rendre compte des effets qu'entraînaient les rejets de boue de dragage du port « La Vie » sur la grande plage de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et je peux dire que surfer dans une eau d'aussi mauvaise qualité est aussi désagréable olfactivement qu'épidermiquement* » (Observation 5878).

Enfin, sur ce point de la sédimentologie, la commission d'enquête rappelle l'avis du Préfet maritime de l'Atlantique du 15 mai 2018 : « *La problématique du chenal d'accès et des ouvrages de protection (brise-lames) a peu évolué et reste délicate à appréhender du fait de la complexité du site qui conduit notamment à une évaluation des houles transmises par « méthode analytique » et à **une approche du transport sédimentaire « à dire d'expert »**. Je ne m'oppose pas toutefois à la poursuite du projet. Il me paraît important que cette question puisse être traitée avec la plus grande vigilance à l'occasion des phases de développement ultérieur ».*

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ Faut-il redouter un ensablement éventuellement plus important et non uniforme qui nécessiterait plus de 2 à 3 dragages par an ? Faut-il envisager des dragages « en urgence » ?
- ✓ Pouvez-vous donner des informations sur le transport, les durées d'utilisation de la drague, ses modalités de travail, là où elle peut stationner ?
- ✓ Selon quelle réglementation et comment seront rejetés les produits de dragage ?
- ✓ Dans quel délai sera réalisée l'étude complémentaire prescrite par le Préfet maritime ? et quel type d'étude ?

3.2.22 La sécurité.

Environ 500 observations évoquent cette problématique.

3.2.22.1 La dangerosité du chenal.

La conception originale des ouvrages de protection extérieurs est l'objet de nombreuses réflexions. Si certains, confiants dans les études estiment que le chenal sera sécurisant. (5793) « *Les récifs immergés sont précisément prévus pour en sécuriser l'accès* », d'autres pensent que la navigation dans le chenal sera très dangereuse. (293) « *la Grande Roche, petit Chipot et grand Chipot sont des roches qui captent la houle de façon impressionnante, même par petite houle, à mi marée-marée haute, les vagues peuvent être effrayantes, énormes, très très dangereuse, le tout dans peu d'eau. le courant qui entoure ces roches vous envoie direct sur ces vagues.. Ces roches se situent au large des futurs récifs, et je suis convaincu qu'il va y avoir des accidents, des naufrages, c'est obligé !! Je connais très bien le secteur !* »

Le compte rendu de l'équipe d'archéologie marine (document D2 du dossier page 53) confirme la présence de courants de marées importants, qui associés à la houle perturbent considérablement leur travail.

Parmi les professionnels de la mer, plusieurs soutiennent le projet. On peut citer le navigateur Jean Luc Van den Heede qui déclare (1670) « *je souhaite que le projet voit le jour dans le respect des administrations de la sécurité et de l'environnement* ». Le patron de la station SNSM de Saint Gilles Croix de Vie soutient également ce projet. D'autres marins émettent de gros doutes sur la navigabilité du chenal en cas de grosse houle.

L'observation 3632 renvoie vers une vidéo très impressionnante. Une déferlante fait chavirer un voilier de bonne taille dans l'entrée d'un port.

Certains redoutent que cette dangerosité oblige rapidement à modifier les ouvrages extérieurs et installant une digue reliant le littoral aux brise lames. Tout le monde, y compris

le porteur de projet s'accorde pour dire que cela aurait un impact considérable sur l'environnement.

Lors de précédente enquête publique, des doutes avaient été émis sur plusieurs points. Entre autres par l'autorité environnementale. Certains ont depuis été étudiés et des solutions ont été apportées. Force est de constater que sur ce point important peu de choses ont évolué.

Le préfet de la Vendée maritime de l'Atlantique reprend ce doute quand il rédige son avis. Certes, il est favorable mais deux prescriptions sont rajoutées. Elles concernent le chenal. L'une sur la sédimentologie, l'autre sur la navigabilité.

L'observation 1595 nous dit : « *C'est un avant-port expérimental réalisé sur un milieu maritime complexe et défini sur la base de simples simulations en canal à houle.... Ce n'est qu'une fois le port réalisé qu'on pourrait juger de son efficacité* »

Nul exemple de brise-lames utilisé pour protéger l'entrée d'un port n'a été présenté. Dans les sites évoqués (Elmer, GB ; Palavas les flots), ces récifs n'ont pas pour but de réduire l'agitation, mais d'engraisser la plage. Les vues aériennes (google maps) montrent la création d'un tombolo entre les brise-lames et le rivage...

La grande commission nautique a par deux fois (2009 et 2018) émis un avis favorable.

La commission de 2009 a émis plusieurs réserves dont celle-ci :

« *Le positionnement, la dimension et la hauteur des récifs semi-immergés brise-lames devront être optimisés par modélisation pour minimiser l'agitation de l'avant-port* »

La grande commission nautique de 2018 écrit :

« *S'agissant de l'approche du chenal d'entrée du futur port, les recommandations de la GCN de 2009 ne sont plus adaptées car la nouvelle implantation des brise-lames marquant l'entrée du chenal a changé* »

Un peu plus tôt elle a écrit :

« *Compte tenu de l'évolution du projet depuis 2009, avec notamment la création d'une chicane en début de chenal, il ressort qu'il n'est pas nécessaire de disposer d'un alignement.* »

L'auteur de l'observation 4412, copie à l'appui cherche à démontrer que les parties maritimes des deux dossier soumis à enquête publique sont identiques.

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ Pouvez-vous nous fournir des exemples de brise-lames semi émergés utilisés pour protéger l'entrée d'un port ? Cela afin de lever le côté « expérimental » de ce projet.
- ✓ Quelle étude complémentaire préalable allez-vous engager ?
- ✓ Pouvez-vous affirmer que la nécessité d'une digue reliant la côte aux récifs n'apparaîtra pas sitôt le port ouvert ?
- ✓ Quelle modification entre le projet soumis à enquête en 2011 et celui-ci , sur les brise-lames ?

3.2.22.2 La mise à l'eau actuelle avec les tracteurs.

Le port est souvent présenté comme une réponse aux difficultés de mise à l'eau actuelles. (1196) « *plus de tracteurs sur les plages = plage plus propre* », (1228) « *La mise à l'eau serait plus facile et des accidents seraient évités avec ce port* », (3182) « *mise à l'eau aménagée sans*

avoir les tracteurs à déambuler parmi les baigneurs. », (4120) «Je suis plaisancier et je viens régulièrement mettre mon bateau à l'eau sur la plage. Je suis ravi de profiter des tracteurs pour la mise à l'eau. Cependant en pleine saison, il y a des risques de plus en plus importants avec les tracteurs. Une cale est un véritable besoin »

Le compte rendu de l'équipe d'archéologues marins confirme cette difficulté. (Document D2 du dossier).

Personne ne conteste ces difficultés, mais les opposants au projet estiment que cela n'est pas un argument suffisant pour justifier ce projet. L'auteur de l'observation 4471 nous informe qu'à Jullouville avec une bonne organisation, la cale de mise à l'eau utilisée avec des tracteurs récents et non polluants permet d'améliorer la situation.

3.2.22.3 Les garde-corps.

La plateforme sur laquelle se trouvent les bâtiments surplombe les bassins. Selon la marée, de 6 à 10 mètres au-dessus de la mer. De nombreuses personnes devraient circuler dans ce secteur. Le bassin de baignade est tout proche avec des enfants qui peuvent courir.

Question de la commission d'enquête.

✓ Avez-vous prévu d'installer un garde-corps autour de cette plateforme ?

3.2.23 L'utilité publique

Sous cette appellation « utilité publique » ont été regroupées les observations utilisant ces 2 mots mais également celui « d'utilité » qui exprime un besoin et celui « d'intérêt général » qui est fréquemment opposé à « intérêt particulier.

Cette appellation ne doit pas être confondue ici avec la « Déclaration d'Utilité Publique » qui est l'un des 5 dossiers soumis à la présente enquête. Pour rédiger ses conclusions et son avis sur cette « DUP » la commission d'enquête s'appuiera aussi sur les autres thèmes.

Le présent chapitre a seulement pour objet de résumer succinctement les 255 observations qui mentionnent ce point.

Les opposants soulignent que l'utilité du projet doit être démontrée par rapport aux besoins et aux attentes de la collectivité et de sa population. Elle doit être appréciée au regard des désagréments causés aux autres usagers de l'espace public (promeneurs à pied et à vélo, baigneurs, surfeurs, pêcheurs à pied, pratiquants de la voile légère...) et aux habitants riverains (nuisances des travaux et ensuite du port, aggravation des difficultés de circulation et de stationnement...). Dans l'observation 2973 il est écrit : « *Face à des avantages hypothétiques, les inconvénients du projet sont lourds, non compensés : la théorie du bilan exclut l'utilité publique* », dans la 3033 « *ce projet ... serait finalement réalisé qu'au profit d'une minorité d'usagers et d'intérêts particuliers* ».

L'atteinte au droit de propriété, avec le recours envisagé à l'expropriation de plus de 60ha de terrains appartenant à des particuliers, est soulevée comme motif s'opposant à l'utilité publique . Cet argument est mentionné dans plusieurs observations telle que la 2973 précitée, et les 4961, 4221, 5335, 5448.

La qualité financière du dossier qui fait l'objet d'une analyse au paragraphe intitulé « Le financement et l'influence sur la fiscalité » est contestée. Dans l'observation 4499 il est écrit « *La notion de l'intérêt général d'un projet passe aussi par la qualité financière de celui-ci. La démonstration proposée est ainsi insuffisante compte tenu des enjeux* ».

Pour les personnes favorables l'utilité du projet est démontrée dans le dossier. Elle résulte des apports attendus en particulier dans le domaine économique. L'auteur de l'observation 2197 déclare : « *L'intérêt général est bien réel car la motivation à la création de cette infrastructure portuaire s'insère dans une démarche d'aménagement parcellaire de tout un territoire, répondant elle-même à la volonté de mener une politique d'aménagement urbanistique globale raisonnée conforme aux dispositions légales en vigueur* ».

Les notions d'Intérêt général et d'utilité publique dans les enquêtes publiques ne sont pas définies dans l'absolu. Pour rendre un avis motivé le commissaire enquêteur peut s'appuyer sur les finalités définies par la loi et sur les éclairages donnés par la jurisprudence administrative.

A l'origine l'utilité publique avait essentiellement pour but de veiller au respect de la propriété privée et de s'assurer du but poursuivi. Aujourd'hui elle résulte d'un arbitrage entre divers intérêts publics et privés.

Dans les arrêts de jurisprudence on constate que sont examinés en particulier :

- ✓ les objectifs du projet afin de vérifier s'ils correspondent à des besoins répondant à un intérêt général ;
- ✓ la justification de l'expropriation et la proportionnalité de l'emprise par rapport au projet (C.E du 7/10/94 Commune de St Etienne) ainsi que l'absence de solutions alternatives permettant la réalisation du projet dans des conditions équivalentes (C.E 20/11/74 époux Thony) ;
- ✓ le bilan coûts/avantages (bilan financier – inconvénient ou atteinte d'ordre économique, social, environnemental) – C.E 22/10/2003 Association SOS Rivières.

Question de la commission d'enquête

- ✓ Quelles réponses, permettant d'éclairer la commission d'enquête sur l'utilité publique, le Maître d'ouvrage peut-il apporter aux observations défavorables résumées ci-dessus et en particulier à celles concernant l'expropriation des terrains ?

3.2.24 Les aspects sociologiques.

Il s'agit là d'un thème qui est apparu progressivement au fur et à mesure du déroulement de l'enquête.

Une observation peut le résumer : « *... Brétignolles est actuellement une station ouverte à toutes les catégories socioprofessionnelles, tous les milieux, tous les niveaux de revenus : habitants, propriétaires de résidences secondaires, clients des campings, colonies de vacances, visiteurs à la journée... Familles, couples, groupes de jeunes, tous viennent y chercher des activités de détente simples et naturelles : baignade, voile, surf, farniente, pâtés de sable... Il est évident qu'avec un port, non seulement les prix vont augmenter, mais le style de la station va changer - les porteurs du projet ne s'en cachent d'ailleurs pas. Brétignolles deviendra une*

station plus huppée, et les plus modestes (qui par ailleurs auront plus de mal à rejoindre la plage, en traversant un port qui ne sera pas pour eux) s'en sentiront écartés ».

Il n'est pas possible d'établir une liste exhaustive des observations susceptibles de se référer à cette dimension sociale et sociologique parce que les approches (ou raisonnements) développés d'une part et les termes usités d'autre part sont très divers.

Sous ce thème revient souvent l'idée que la réalisation du port va attirer une population plus aisée au détriment de la population plus modeste : les termes utilisés sont parfois plus triviaux « ... chasser une population au profit d'une autre ... », « ... les nantis vont virer les plus modestes... » ; « ... un projet ..(qui).. sert des caprices de riches ... », « Une fois de plus, pour satisfaire les loisirs de nantis ... l'homme va détruire... ».

Ces observations recourent probablement plusieurs types de clivages, certains diraient segments :

- ✓ Le premier d'entre eux en appellent fréquemment à ce qui semble avoir été (être encore ?) un slogan de la station bretonnaise. Pour ces observations-là, la construction du port marquerait la fin de «*la mer à la campagne* », slogan utilisé par de nombreuses observations dont les n°215,812, 897, 1060, 1112,1546, 1619, 2907, 4272, 4550 5239, 5304, 5427, 5686 ... ; l'une d'elles précise « *j'ai choisi cette petite ville pour son attrait de mer à la campagne* ».

Celui-là s'inspire probablement d'une « *...urbanisation accrue avec le port et son bétonnage important...* » au détriment d'un patrimoine jugé plus naturel : les dunes, les plages, le marais ... qualifiés de «*...petit coin charmant, familial, qui sent bon la nature* ».

- ✓ Le second oppose les tenants de sports de glisse, dits naturels (planche à voile, kit surf, surf ...) à ceux motorisés (les bateaux...).

Fréquemment les pratiquant.es ou partisan.es des premiers sont inquiets pour l'avenir de leur pratique en raison soit des effets éventuels des enrochements sur les vagues (au sud du « rocher de la Mouine »), soit de périmètres qu'ils jugent insuffisants pour leurs pratiques au droit de la Normandelière qui constitue un «*...sport de surf...*» au point d'accueillir une compétition.

Parfois les partisans de ces sports de glisse sont aussi protecteurs des patrimoines naturels. (Voir par exemple sur ce sujet l'observation 5276 de la « Surfrider Fondation » .

- ✓ Un troisième type s'inscrit moins dans une éventuelle opposition frontale parce qu'il se réfère à l'histoire de la station balnéaire qu'il souhaite voir perdurer : « *...je fréquente depuis plus de 50 ans avec mes enfants ... petits enfants...* ». Ce tourisme-là semble être né, s'être développé à partir d'un tourisme familial auquel quelques-uns associent le terme modeste et que parfois une 3^{ème} génération pérennise. Sur ce registre : « *... les communes de bord de mer perdent leur identité à cause des prix de l'immobilier qui augmentent...avec ce port cela va s'amplifier...* ».

Rappelons ici quelques données qui ne permettent pas cependant des comparaisons directes en raison de la diversité des sources :

- ✓ revenu net médian par unité de consommation en2015 (source INSEE)
 - en 2014 France 20150€
 - en 2015 à Bretignolles 21863€

- ✓ revenu net moyen par ménage ou foyer
 - en 2008 :30% des plaisanciers ont un revenu inférieur ou égal à 27000€/foyer (source « ODIT France » déjà citée)
 - en 2015 à Bretignolles le revenu moyen annuel était de 27700€ (source « Kelquartier »)

Questions au maitre d'ouvrage :

- ✓ Si le port projeté devait se réaliser, sur quel(s) atout(s) différenciant et sur quelle(s) image(s) touristique(s)? -quel slogan- pourrait être fondé le développement touristique du pays de St Gilles d'une part et la station brétignollaise d'autre part ?
- ✓ Les perspectives d'évolution socio démographiques ont-elles été appréhendées voire mesurées si le projet de port sur la commune de Bretignolles devait être réalisé et mis en service ?
Ont-elles été comparées avec une hypothèse d'évolution socio démographique dite « au fil de l'eau » ?

3.2.25 Le transfert de compétences.

Une seule observation (n°1639) doute explicitement de la compétence de la Communauté de Communes pour construire ou gérer des ports de plaisance.

A l'appui de son avis, l'auteur évoque notamment que « ...contrairement à l'article ... L5212-1 du code général des collectivités locales une consultation des communes membres et d'un accord à la majorité qualifiée n'a pas été effectuée ».

Au cas d'espèce, il ne semble pas que le doute soit fondé : l'observation paraît confondre la délibération communautaire qui a lancé le processus de transfert de compétences avec l'arrêté préfectoral qui a été pris ultérieurement et qui l'a décidé.

Sur ce point et sous réserve de sa confirmation, le doute ne semble pas permis, même si plusieurs observations ont qualifié « d'habillage » le portage juridique du projet par la Communauté de Communes.

Quelles que soient les motivations de ce transfert, c'est probablement cette situation juridique qui autorise la mutualisation de ressources au sein d'une même société qui gèrerait les 2 ports de plaisance.

Toutefois un transfert de compétences n'autorise pas les transferts de biens immobiliers et mobiliers, de budget annexe éventuel, et de ressources dans des conditions de droit commun tant en ce qui concerne la procédure (saisine de la Commission Locale d'Évaluation des Charges, avis des communes ...) que la détermination des valeurs.

Questions au maitre d'ouvrage :

- ✓ Peut-on disposer des dates des délibérations :
 - Valant avis sur le transfert des compétences afférentes aux ports de plaisance

- Et prise par chacune des communes membres de la Communauté de Communes
- ✓ Concernant la gestion des ports et de leurs abords, existe -t'il d'autres perspectives de mutualisation de ressources ? Si oui, lesquelles et quels en seraient les avantages ?
- ✓ Concernant le Port de Brétignolles, où en sont les procédures de transfert et d'évaluations pour:
 - Les biens immobiliers
 - Les biens mobiliers
 - Le budget
- ✓ Quelle(s) décision a (ou ont) déjà été prise(s) ?

3.2.26 L'organisation du chantier et les nuisances dues aux travaux.

En réponse à la recommandation n° 17 de l'Autorité Environnementale le porteur du projet a décrit le système de suivi acoustique et vibratoire du chantier qui devra être installé dans l'environnement du projet en précisant que les modalités seront précisées en phases PRO/DCE.

Toutefois pendant l'enquête des inquiétudes ont été exprimées au sujet de la réalisation d'un état des lieux avant le démarrage des travaux, des garanties qui seront apportées pour le financement des réparations, (*obs.4335*) « nuisances occasionnées sur les maisons environnantes par l'utilisation d'explosifs ». Sont également cités dans les observations : l'accès des riverains à leur propriété, la mise en place d'un plan de circulation permettant d'éviter au maximum le croisement des engins et camions de chantier avec tous les autres usagers des voies situées en périphérie, le travail nocturne ainsi que celui durant la période estivale

Des personnes favorables au projet, à l'exemple de l'auteur de l'observation 608, reconnaissent la gêne des travaux « *j'ai conscience qu'un tel chantier va créer des nuisances en tous genres pendant tous les travaux* ». D'autres défavorables, comme le rédacteur de l'observation 3310, affirment : « *Brétignolles a sûrement beaucoup à perdre au niveau de sa fréquentation avec la construction du port, avec la gêne occasionnée par les travaux (sur combien d'années + les retards de chantier)* » ou comme dans l'observation 4427 : « *pense-t-on au sort des malheureux riverains-voisins pendant la réalisation des travaux ? Car il va falloir miner, la roche souterraine est profonde ... bonjour les dégâts !! S' imagine-t-on bien l'enfer que représenteront ces énormes travaux pendant deux, trois, quatre années, (poussières, bruit, rotations des camions). Qui paiera toutes ces dégradations sur les résidences ?* ». La propagation des ondes sismiques est également évoquée dans l'observation 2457 : « *il manque une étude de propagation des ondes sismiques lors des explosions (phase travaux) et de leur impact sur l'environnement marin et terrestre* »

L'hiver les effets seront plus limités, les résidents permanents ne sont pas les plus proches, mais dès les 1^{er} beaux jours et l'arrivée des résidents secondaires à la recherche de la tranquillité et du repos la cohabitation pourrait se révéler difficile. L'information et la sensibilisation de tous seront indispensables. Le recours à un médiateur permanent sur le site pourrait être utile.

Des inquiétudes sont exprimées au sujet de la très forte augmentation du trafic des camions imputable à l'importation des matériaux, notamment les rochers, et l'exportation des déblais non réutilisés sur le site. Elles concernent le bruit et la pollution que subiront les riverains des voies empruntées ainsi que le financement des travaux de remise en état du réseau routier

Les nuisances préoccupent aussi les professionnels (difficultés d'accès, baisse d'activités...) à l'exemple de l'auteur de l'observation 4394 « *En tant que professionnel du nautisme depuis 15 ans sur le site de la Normandelière, je me pose la question de la pérennité de mon entreprise durant la période de travaux* ».

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ Quelles mesures envisagez-vous de prendre pour réduire le plus fortement possible, réparer et indemniser les dégradations et les nuisances susceptibles d'être causées par le chantier ?
- ✓ L'indemnisation des commerçants et des entreprises dont le chiffre d'affaires serait impacté négativement par les travaux est-elle prévue ? Si oui nous aimerions en connaître le cadre.
- ✓ Quelle réponse pouvez-vous apporter aux questions relatives à l'augmentation du trafic poids lourds ainsi qu'à l'observation 2457 sur les ondes sismiques ?

3.2.27 Bassin de baignade

Voilà bien un sujet qui a fait l'unanimité en sa faveur durant l'enquête.

Les favorables louent la création de 2 bassins séparés, dédiés l'un à la voile (utilisable en permanence) et l'autre à la natation avec, pour ce dernier, une mention particulière pour la sécurité sanitaire de l'eau.

Les défavorables demandent la réouverture immédiate du bassin fermé depuis 3 ans, (obs.2995) « *le véritable intérêt général serait de réparer et de mettre aux normes l'ancien plan d'eau* » Ils soulignent que la fermeture a eu des conséquences néfastes sur la fréquentation touristique des mois de juillet et août. Ils citent la fête foraine dont l'activité s'est fortement réduite. Ils formulent des griefs à l'encontre des 2 bassins du projet. Pour la natation il est trop petit, trop éloigné de la mer ce qui rend difficiles les allers et retours à la plage (plusieurs fois par jour pour les enfants). Il sera enserré entre le port (pollution) et la route (sécurité). Pour l'initiation à la voile c'est son implantation dans les terres qui est contestée ; le vent fera défaut pour naviguer dans des conditions satisfaisantes.

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ Quelles réponses pouvez-vous apporter aux personnes défavorables au projet en ce qui concerne les défauts qu'ils attribuent aux 2 bassins.
- ✓ Un dispositif spécifique de sécurisation des piétons et notamment des enfants, tant côté route que côté port, pourrait-il être mis en place entre le bassin de baignade et la plage ? Si oui bien vouloir le décrire.

3.2.28 Le cabotage.

La possibilité de pratiquer le cabotage est présentée comme l'un des cinq arguments majeurs pour justifier la création de ce port.

En effet, la réglementation considère que naviguer à plus de 6 milles nautiques d'un abri est de la navigation hauturière. Ainsi les navigateurs de Saint Gilles Croix de Vie qui restent en navigation côtière ne peuvent pas s'éloigner de leur port d'attache.

Cet argument est repris dans plusieurs observations : (5122) « *Un port à Brétignolles sera le chaînon manquant qui permettra le cabotage entre St Gilles et les Sables, car ces deux ports trop éloignés l'un de l'autre ne permettent pas actuellement la navigation côtière.* » ou (3545) « *Ce port permettrait de développer l'activité de loisir de cabotage et de désengorger le port de CROIX DE VIE en contribuant ainsi au développement économique de la filière plaisance* ».

Les opposants écrivent (5180) que cet « *argument manque de sérieux* » ou de façon ironique demandent (3558) un port à Saint Jean de Monts pour rallier Noirmoutier. Certains proposent : (3559) « *Il serait plus intelligent pour ces navigateurs du dimanche de passer le permis hauturier et d'équiper leur bateau en conséquence.* »

La commission d'enquête n'a pas de questions à poser sur ce point, mais elle laisse la possibilité au maître d'ouvrage de s'exprimer.

3.2.29 Le patrimoine

3.2.29.1 L'archéologie

14 observations abordent ce point

Les observations défavorables au projet en raison d'atteintes à un patrimoine archéologique s'appuient, comme lors de l'enquête publique de 2011, sur un mémoire de 15 pages de Monsieur Jean-Marc Large, docteur en archéologie. Ce travail date de 2008 et est intitulé « *Le Marais Girard à Brétignolles-sur-Mer (Vendée)* »

Monsieur Large lui-même a eu l'obligeance d'adresser son mémoire à la commission d'enquête (il figure en pièce jointe de l'observation 1724).

Les observations sur ce sujet font référence à ce travail ou, comme les observations 536 (pages 19 et 20) et 1363, à un article paru dans le journal « Ouest France » le 18 avril 2014, intitulé « *L'éstran brétignollais : un site archéologique majeur* ». L'article décrit les découvertes faites par l'équipe de cet archéologue sur la plage du Marais Girard en 2001 : notamment une molaire d'éléphant antique dans des sols tourbeux de la plage et des traces d'araire témoin rare de pratiques agricoles qu'il fait remonter à la charnière 3ème-2ème millénaire avant J.C.

Une lecture attentive du dossier d'enquête permet toutefois de constater que les travaux de Monsieur Large ont été entièrement repris par l'Institut National de Recherches Archéologiques Préventives lors de l'opération d'archéologie préventive de 2014-2015 et sont cités dans la pièce D du dossier : 3 de ses photos sont reproduites pages 35 à 37, figures 7,8,9, « *Molaire d'éléphant antique dans la tourbe* », « *Traces d'araire* » et « *Stratigraphie d'argile gris-vert* » ; la bibliographie sur laquelle s'appuie l'INRAP cite page 116 le mémoire adressé à la commission d'enquête, ainsi qu'un second mémoire plus récent paru en 2012.

Monsieur Large lui-même reconnaît que ses travaux ont bien été pris en compte : « *Il semble que les derniers travaux archéologiques (Inrap) ne permettent pas de penser qu'une atteinte aurait lieu. Pourtant, je reste inquiet si des travaux d'aménagement de l'entrée du port se*

réalisent sur le site de la Normandelière en raison de l'impact des machines et des déchets qu'ils entraîneraient » (Observation 1724).

Les conclusions figurant au dossier (pièce C, page 519) sont de nature à rassurer Monsieur Large et tous ceux qui l'ont cité : l'intégralité du terrain est libre de toute contrainte archéologique ; les formations tourbeuses du quaternaire présentant cependant un intérêt potentiel, un arrêté de fouille préventive complémentaire sera pris au moment des travaux de création du bassin portuaire, sur environ 9000m², intercalée dans le calendrier général des travaux.

3.2.29.2 La géologie

15 observations abordent ce point :

Ces observations, en particulier les importants dossiers remis à la commission d'enquête par deux associations « Demain Brétignolles » (Observation 536, pages 18 à 24 du dossier joint) et « La Vigie » (Observation 1381, chapitre 7) , formulent l'hypothèse que si l'Etat avait pris l'arrêté préfectoral de protection des sites d'intérêts géologiques en Vendée le projet de port à la Normandelière serait irréalisable.

L'estran de Brétignolles-sur-Mer fait en effet partie des 5 géosites proposés pour la Vendée par la DREAL des Pays-de-la-Loire comme sites d'intérêt géologique.

L'autorité environnementale, la CGEDD, dans son avis délibéré du 30 mai 2018, recommande de « préciser dans quel délai l'arrêté de protection des sites d'intérêt géologique en Vendée sera pris et le cas échéant, quelles en seront les conséquences pour le site concerné par le projet ».

Dans leur observation, les deux associations joignent la copie de leur courrier conjoint du 6 juin 2018 adressé au Ministre de la transition écologique et solidaire pour demander le positionnement des services de l'Etat sur cet arrêté de protection, ainsi que de la réponse du Préfet de Vendée du 26 juillet 2018, qui précise que « L'Etat a engagé une réflexion sur la procédure et les sites d'intérêt archéologique en Vendée....La conduite de ces procédures va nécessiter un long travail qui sera conduit en concertation avec les acteurs locaux des territoires concernés... »

Relativement au projet de port, les services instructeurs de l'Etat ont demandé au porteur de projet de prendre en compte la valeur patrimoniale géologique et archéologique du site dans la séquence ERC (éviter, réduire, compenser). Ces recommandations ont été prises en compte par le porteur du projet et sont présentées p.349 de l'étude d'impact ». [Pièce C du dossier d'enquête].

Question de la commission d'enquête

- ✓ Pensez-vous mettre en place un espace muséographique pour valoriser cette richesse archéologique et géologique ?

3.2.29.3 Le pont du Pontreau

3 observations portent principalement sur ce pont

Elles attirent l'attention de la commission d'enquête sur l'éventuel intérêt de cet ouvrage :

« ...Il faut sauver le pont de la Normandelière au Marais Girard. C'est un pont de la fin du 12ème siècle, début du 13ème siècle... » (Observation 1303) ; « Ce pont mériterait d'être daté et mis en valeur comme patrimoine de la commune » (Observation 1545) ; « Il serait souhaitable de le faire expertiser avant sa destruction » (Observation 1592).

Ce petit pont situé sur le ruisseau de la Normandelière, dans le périmètre du port, disparaît actuellement sous la végétation. Ses proportions sont très modestes : une seule arche s'élevant à 2,10m du lit à sec du ruisseau pour une largeur maximum de 1,70m.

La chaussée le surplombant a une largeur de 4m pour une longueur de 6m. Les pierres principales composant la voûte elle-même (les voussoirs et la clé de voûte) sont relativement en bon état.

Le toponyme « Pontreau » évoque une occupation ancienne, gallo-romaine ,c'est le cas par exemple à Beauvoir-sur-Mer. La présence d'un gué, qui ici est parfaitement visible au mois d'août, est souvent antérieure à l'édification du pont. La voûte en plein cintre légèrement en fer à cheval pourrait évoquer une période de jonction à la fin du XIIème siècle entre art roman et art gothique. Il convient toutefois d'être très prudent sur la datation précise d'un ouvrage certainement ancien, mais qui n'a jusqu'à aujourd'hui fait l'objet d'aucune inscription à un inventaire, ni à la connaissance de la commission d'aucune mention écrite dans des archives ou des études.

Ce petit patrimoine rural appartenait à une voie de passage dans le marais, au moins entre la ferme du Marais Girard et celle de la Normandelière : la chaussée au-delà du pont en allant vers la Normandelière est toujours visible par la différence de nature du couvert végétal.

Question de la commission d'enquête

- ✓ Sous réserve préalable de la confirmation de sa datation, puis de la faisabilité technique de l'opération, la reconstruction de ce petit pont est-elle envisageable plus en amont sur le ruisseau de la Normandelière ?

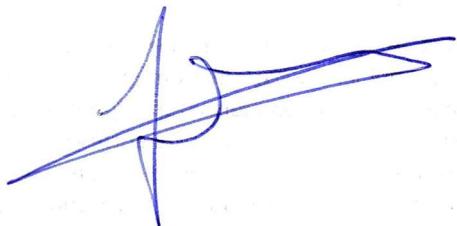
Autant de questions auxquelles vous voudrez bien répondre de manière précise et approfondie.

Le présent procès-verbal de synthèse, signé des parties ainsi que le mémoire en réponse seront insérés dans le rapport que la commission d'enquête établira dans le cadre de la mission qui lui a été confiée.

Remis au siège de la communauté de communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie, le 16 octobre 2018.

Le Président de la commission d'enquête

Jacques Dutour

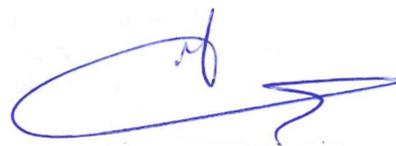


Les membres de la commission d'enquête.

Marcel Ryo



Michel Monier



Bernard Beaupère



Jean Jacques Ferré

Le Maître d'ouvrage.

Président de la communauté de communes

Du Pays de saint Gilles Croix de Vie.

